CONSTANCE SERENI
PIERRE-FRANÇOIS SOUYRI

KAMIKAZES

Automne 1944,
dans un ultime bras de fer contre l'ennemi américain,
le Japon lance ses premières missions suicides…

Flammarion
au fil de l'histoire

CONSTANCE SERENI
PIERRE-FRANÇOIS SOUYRI

KAMIKAZES

**Automne 1944,
dans un ultime bras de fer contre l'ennemi américain,
le Japon lance ses premières missions suicides…**

Flammarion
au fil de l'histoire

Constance Sereni
Pierre-François Souyri

Kamikazes

(25 octobre 1944 - 15 août 1945)

Flammarion

Constance Sereni
Pierre-Francois Souyri

Kamikazes

(25 octobre 1944 - 15 août 1945)

Flammarion

© Flammarion, 2015
Dépôt légal : février 2015
ISBN Epub : 9782081357143

ISBN PDF Web : 9782081357150

Le livre a été imprimé sous les références :
ISBN : 9782081348134

Ouvrage composé et converti par Meta-systems (59100 Roubaix)

Présentation de l'éditeur

« Je me suis levé à 6 heures ce matin pour respirer l’air pur de la montagne. Et tout ce que je ferai aujourd’hui le sera pour la dernière fois. » Ainsi écrit le jeune kamikaze tsuka Akio, avant de s’envoler pour l’ultime mission au large d’Okinawa, le 28 avril 1945.
C’est à l’automne 1944, quand la défaite semble inéluctable, que l’état-major japonais recrute les premières « unités spéciales d’attaque » : des bombes humaines lancées contre les cibles américaines, dont l’efficacité redoutable provoque chez l’ennemi une psychose sans précédent. Au-delà de l’impact militaire, la mort programmée des kamikazes figure l’effrayante métaphore du suicide collectif de la nation, auquel le régime impérial est désormais résolu.
Comment le Japon en est-il venu à exiger de ses sujets un tel engagement ? Qui sont ces pilotes soigneusement recrutés ? Si certains sont des nationalistes fanatiques, d’autres s’interrogent dans des lettres poignantes sur la justesse de leur mission. Leur sacrifice précipitera la fin de la guerre qui s’achève sous le feu nucléaire. L’histoire de ces jeunes gens embrigadés forme la trame de cette synthèse inédite dont les détails font étrangement écho à notre temps présent.

Ancien professeur à l’Inalco et ancien directeur de la Maison franco-japonaise à Tokyo, Pierre-François Souyri est professeur à l’université de Genève. Il a publié notamment la Nouvelle Histoire du Japon. Constance Sereni enseigne l’histoire du Japon au xxe siècle à l’université de Genève.

Dans la même collection

Götz ALY, *Les Anormaux*.
Alessandro BARBERO, *La Bataille des trois empires. Lépante, 1571. – Divin Moyen-Âge. Histoire de Salimbene de Parme et autres destins édifiants*.
Michaël BARRY, *Le Royaume de l'insolence. L'Afghanistan 1504-2011*.
Jean-Paul BERTAUD, *Les Royalistes et Napoléon. – L'Abdication. 21 au 23 juin 1815*.
Jerry BROTTON, *Une histoire du monde en 12 cartes*.
Olivier CHALINE, *L'Année des quatre dauphins*. *– Le Règne de Louis XIV.*
Christopher CLARK, *Les Somnambules.*
Liliane CRÉTÉ, *Les Tudors*.
Ray M. DOUGLAS, *Les Expulsés*.
Jean-Marc DREYFUS, *l'Impossible réparation – Déportés, biens spoliés, or nazi, comptes bloqués, criminels de guerre*.
Christopher DUGAN, *Ils y ont cru. Une histoire intime de l'Italie de Mussolini*.
Richard EVANS, *Le Troisième Reich* (3 volumes).
Victor Davis HANSON, *La Guerre du Péloponnèse*.
Lauric HENNETON, *Histoire religieuse des États-Unis*.
Françoise HILDESHEIMER, *La Double Mort du roi Louis XIII*.
Paulin ISMARD, *L'Événement Socrate*.
Julian JACKSON, *La France sous l'Occupation*.
Eric JAGER, *Le Dernier Duel*.
Ian KERSHAW, *La Chance du diable. Le récit de l'opération Walkyrie*.
Richard OVERY, *Sous les bombes. Nouvelle histoire de la guerre aérienne (1939-1945)*.
Paul PAYAN, *Entre Rome et Avignon. Une histoire du Grand Schisme (1378-1417)*.
Jonathan PHILLIPS, *Une histoire moderne des croisades*.
Marie-Pierre REY, *L'Effroyable Tragédie. Une nouvelle histoire de la campagne de Russie*.
– 1814, un tsar à Paris.
Graham ROBB, *Sur les sentiers ignorés du monde celte*.

Bertrand VAN RUYMBEKE, *L'Amérique avant les États-Unis. Une histoire de l'Amérique anglaise (1497-1776)*.
Laurent VIDAL, *Ils ont rêvé d'un autre monde*.
Guy WALTERS, *La Traque du mal*.

Ouvrages de Pierre-François Souyri

Samouraï, 1000 ans d'histoire, Presses Universitaires de Rennes, éditions Château des Ducs de Bretagne, 2014
Histoire du Japon médiéval, le monde à l'envers, Perrin, collection Tempus, Paris, 2013.
Nouvelle Histoire du Japon, éditions Perrin, 2010.

Livres collectifs :

Japon colonial 1880-1930, Les voix de la dissension, sous la direction de Pierre-François Souyri, Paris, Les Belles-Lettres, 2014.
Archeothema, *Histoire et archeologie*, n°30, sept-oct. 2013.
History at Stake in East Asia (edited by Rosa Caroli and Pierre-François Souyri), Cafoscarina, Venice, 2012.
Pierre F. Souyri (edité par), *Mémoire et Fiction: Décrire le passé dans le Japon du XXe siècle*, Editions Ph. Picquier, Arles, 2010.
Jean-Paul Demoule et Pierre F. Souyri (sous la direction de), *Archéologie et patrimoine au Japon*, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2007

Kamikazes

(25 octobre 1944 - 15 août 1945)

AVERTISSEMENT

Nous avons conservé ici l'utilisation japonaise des noms propres.

Le nom familial vient en premier, le nom personnel en second.

Les transcriptions du japonais sont conformes au système dit Hepburn modifié.

VENT DIVIN

Le 25 octobre 1944, le lieutenant Seki Yukio décolle à 7 h 25 de la base de Mabalacat, aux Philippines. Il est aux commandes d'un Zéro, le plus célèbre avion de chasse de l'armée japonaise. Il dirige l'escadrille Shikishima, un terme poétique qui désigne le Japon ancien. Le lieutenant Seki fait partie du groupe d'attaque spécial Shinpū. Lu différemment, en utilisant la prononciation japonaise, les deux caractères qui composent ce nom prennent un sens plus clair pour des oreilles occidentales : « kamikaze », le vent divin[1].

Disons-le d'emblée. On ne comprendrait rien à ce que fut le sort tragique de ces pilotes et de leurs victimes, si on ne tient pas compte de la manière dont le nationalisme parvint à utiliser la rhétorique du Japon classique pour sinon convaincre, du moins faire accepter à ces jeunes hommes l'issue fatale de leur mission. Car il s'agit bien là de la première attaque délibérément lancée par des pilotes de chasse japonais contre des bâtiments de l'armée américaine au cours desquelles il s'agit de se jeter soi-même avec son appareil contre un bâtiment étranger.

Pourtant rien ne prédisposait le jeune Seki Yukio, alors âgé de 23 ans, marié depuis moins de six mois, à partir pour une mission sans retour. Yukio est le fils d'un antiquaire de la petite ville d'Iyo-Saijō, au nord-ouest de l'île de Shikoku, spécialisé entre autres dans les ustensiles de la Voie du thé. Sa famille est prospère, et possède une vague ascendance samouraï. Mais le père de Yukio est un pacifiste convaincu, qui a toujours refusé de s'engager dans l'armée. Trois de ses quatre frères sont morts dans les combats en Chine, mais il n'a jamais suivi leur chemin. Pour son fils, il choisit une autre voie : Yukio, un élève brillant, premier de sa classe, étudiera l'histoire. Ses talents sont tels qu'il est pressé par ses professeurs de

choisir une voie plus prestigieuse et, finalement, il entre à l'Académie navale impériale d'Etajima en 1938. Là, il acquiert une formation de pilote. Après trois ans, en 1941, il est envoyé en poste sur le porte-avions *Chitose*. Il participe à de nombreuses batailles, dont celle de Midway. Pour ses supérieurs, c'est un excellent pilote, l'un des as de l'aéronavale[2].

Fin 1943, Seki Yukio est transféré au nord de Tokyo, à la base de Kasumi-ga-ura pour un complément d'entraînement. Là, il se lie avec la famille Watanabe et surtout avec la fille de la maison, Mariko. Comme beaucoup de soldats en temps de guerre, il prend sa décision rapidement : le 31 mai 1944, en présence de sa mère, la seule de la famille Seki qui a pu faire le long déplacement depuis l'île de Shikoku, il épouse Watanabe Mariko. Le jeune couple s'installe près de l'académie pour un bref moment de vie commune. En septembre 1944, Seki est transféré à Taïwan, puis dans les Philippines, sur la base aérienne de Mabalacat. Habitué à piloter le chasseur Zéro, il est chef de la 301e escadrille de chasseurs avec le grade de lieutenant[3].

Si Seki a été choisi comme leader pour cette mission « spéciale », c'est non seulement parce que c'est un pilote émérite – le nombre de missions auxquels il a survécu le prouve –, mais aussi parce qu'issu de la prestigieuse académie d'Etajima, il fait partie de l'élite de l'aéronavale. Quelques jours plus tôt, le 19 octobre 1944, le vice-amiral Ōnishi Takijirō qui vient tout juste de prendre la décision de créer un nouveau groupe aérien dont le but serait de permettre à des avions portant une bombe de 250 kg de s'écraser sur des navires ennemis, se rend sur la base de Mabalacat et explique aux officiers le projet qu'il a formé et pour lequel il a le feu vert de ses propres supérieurs. Immédiatement, le commandant Tamai de la base de Mabalacat rassemble ses hommes, des pilotes qu'il suit depuis leur entraînement, et qui l'ont suivi sur cette base. Leur nombre est réduit à un tiers de l'escadrille initiale : seulement vingt-trois pilotes. Le capitaine Inoguchi Rikihei, alors présent, raconte la scène.

Il est minuit passé quand Seki Yukio est convoqué avec les autres pilotes par le commandant Tamai en présence d'Inoguchi. Comme les autres pilotes, Seki vient d'apprendre qu'un groupe destiné à se précipiter sur l'ennemi allait être formé. Quand on lui annonce qu'il va commander le premier groupe d'attaque spécial pour une mission sans retour, Seki réagit de façon sobre et calme. Il sait que ce sera sa dernière mission. Tamai lui demande son avis – l'amiral Ōnishi avait insisté pour que tous les membres

des groupes d'attaques spéciales soient volontaires. Seki reste un instant silencieux, tête baissée, puis, d'une voix calme, acquiesce. Tous les pilotes dont les noms sont égrenés par le commandant acceptent la mission. Ému jusqu'aux larmes, le commandant Tamai remercie ses hommes pour leur loyauté et leur bravoure. Inoguchi et Seki choisissent de désigner ce nouveau groupe par le nom de *Shinpū* ou *Kamikaze*[4]. Selon d'autres témoignages, c'est Ōnishi lui-même qui aurait donné le nom de *shinpū* à ce nouveau type d'opération[5].

Telle est du moins la version de l'affaire transmise par Inoguchi. Dans la description qu'il donne de cette nuit fatidique, il ne vient à l'idée à personne de contester le choix tactique de l'état-major et les pilotes réagissent en soldats exemplaires. Leur enthousiasme à obéir semble même décrit comme s'il s'agissait d'une caractéristique fondamentale du soldat japonais. Ils acceptent donc. C'est ce que l'on attend d'eux et c'est ce qu'ils font. Ils se présentent comme volontaires pour la mission sans retour. Ce témoignage, apparemment de première main, nécessite pourtant quelques réserves. Publié en 1953 en anglais avant d'être traduit en japonais dix ans plus tard, il relève de deux officiers, Inoguchi et Nakajima, qui font partie de l'entourage immédiat d'Ōnishi Takijirō, le vice-amiral qui « inventa » cette tactique nouvelle. Bien qu'ils ne se soient jamais eux-mêmes présentés comme volontaires pour faire partie des missions spéciales, ils se sont donnés pour mission après-guerre de « représenter » les pilotes, qu'ils décrivent toujours comme des hommes qui ont parfaitement assimilé les héroïques préceptes du *Bushidō*, la Voie du guerrier. Ils sont comme une réincarnation des samouraïs d'autrefois qui mouraient par fidélité, tels des pétales de cerisier qui se dispersent au vent. Durant la guerre, Inoguchi fut lui-même chargé de mettre en scène l'image des pilotes kamikazes, orientant ou censurant les articles de presse écrits à leur sujet.

Selon d'autres sources[6], les choses ne se sont pas passées si facilement. Après avoir expliqué aux pilotes réunis la logique de cette tactique nouvelle et peu conventionnelle décrite comme le seul moyen d'empêcher les Américains de débarquer aux Philippines, le jeune Seki est surpris que l'on fasse appel à lui. « Vous voulez faire de moi le chef de l'escadron qui mènera ses pilotes à la mort ? » aurait répondu Seki interloqué. Et devant la fermeté des propos tenus par les officiers, il répond : « Laissez-moi la nuit pour réfléchir ». Le lendemain, il accepte la mission. Il aurait été difficile de faire autrement. La pression du groupe et de la hiérarchie ainsi que le sens

qu'il donne à son engagement, celui qu'il se fait de l'honneur, lui interdisent de refuser de partir. Ses hommes le suivent. On est ici assez loin de l'enthousiasme décrit par Inoguchi, qui évoque des pilotes en larmes suppliant leurs officiers de leur permettre d'intégrer les escadrilles-suicide, et du désespoir d'un des pilotes apprenant que Seki est parti avant lui. On trouve même une forme de lucidité amère chez le jeune Seki. On sent de l'hésitation, voire une critique des ordres, bref de la complexité dans les réactions humaines.

En définitive, la divergence de sources peut paraître anecdotique puisque le résultat est somme toute identique. Seki partira. Pourtant, selon que l'on retient l'une ou l'autre de ces versions, on construit une mémoire de l'événement un peu différente. D'un côté, une forme de sérénité et d'enthousiasme, de l'autre le doute sur le bien fondé de la tactique et sur le rôle personnel qu'on s'apprête à faire jouer à certains des meilleurs pilotes.

Un autre témoignage plus radical encore, permet de mettre en doute l'esprit d'obéissance et d'abnégation, évoqué par les anciens officiers japonais témoins de la scène : c'est celui d'un journaliste officiel de l'armée, Onoda Masashi, qui écrit pour la Dōmei, l'agence de presse officielle de l'empire jusqu'en 1945. Venu pour interviewer le 20 octobre le chef de l'escadrille *Shikishima* tout juste formée, il se fait tout d'abord rabrouer violemment par Seki, puis parvient à engager la conversation avec lui. Plus tard, il rapportera ses paroles :

> « Monsieur le journaliste, le Japon est foutu s'il fait tuer des pilotes d'élite comme moi. Je suis parfaitement capable d'envoyer une 50 [une bombe de 500 kg et non de 250 comme prévu] sur le pont d'envol d'un porte-avions sans avoir à m'écraser dessus ! Je n'y vais pas pour l'Empereur, ni pour l'Empire du Japon. Moi, j'y vais pour celle que j'aime le plus au monde, pour ma femme. Je n'y peux rien, ce sont les ordres. Si le Japon perd, ma femme risque de se faire violer par les Amerloques. C'est pour la protéger que je vais mourir. Mourir pour sa bien-aimée… Alors, ce n'est pas superbe, ça[1] ? »

Une troisième piste s'offre alors pour comprendre ce que ressentirent les premiers pilotes. Un fossé semble s'ouvrir entre le nationalisme d'État évoqué plus haut auquel les pilotes auraient adhéré avec enthousiasme, et le simple patriotisme individuel que suggère Seki. Ici, on est franchement dans un autre registre, celui de la critique, critique des ordres imbéciles (je peux y arriver sans avoir à mourir) et critique de l'idéologie impériale (je meurs pour protéger ma femme). Jamais, cette interview ne sera publiée pendant la guerre.

C'est entre ces différentes manières de voir la décision de ces jeunes pilotes que se jouera finalement la construction de la mémoire des kamikazes dans le Japon de l'après-guerre. Mort comme des héros fidèles, courageux, exemplaires, ou morts pour rien, torturés par le doute, et acceptant de partir parce qu'ils n'ont pas vraiment le choix ? « Je n'y peux rien, ce sont les ordres », déclare Seki au journaliste, laissant entendre que le caractère volontaire de la mission n'est pas si clair… Ces différentes versions d'un même événement nous rappellent aussi que la construction simple des faits est complexe et renvoie, elle-même, à une construction de discours mémoriels multiples. La plupart des sources directes ont en effet été détruites et ce sont donc les témoignages qui, par nature, sont des reconstructions partielles qui, seuls, nous permettent d'entrevoir ce que fut une réalité. Rédigé après la défaite, le témoignage d'Inoguchi et Nakajima s'inscrit dans une mémoire qui donne un sens *a posteriori* à la mort héroïque de ces pilotes dans la continuité de la propagande militaire. Les autres témoignages introduisent du doute, de la remise en question dans les sentiments et participent aussi d'un discours visant à critiquer sans concession la prise de décision hors du commun prise par des officiers qui mènent délibérément leurs pilotes à la mort. Les pilotes sont alors de jeunes patriotes naïfs qui meurent, victimes d'une manipulation de l'idéologie militariste de l'époque. Le titre du livre de Morimoto est d'ailleurs évocateur – il parle de décision « en dehors des voies de la morale », « hérétique », « hors norme » pour désigner pareils ordres. Pour d'autres, ce sont des victimes héroïques, mais des victimes, finalement mortes pour rien.

Car cette proposition du vice-amiral Ōnishi avalisée par l'état-major est bien une première dans l'histoire militaire de l'humanité. Tout combat implique des missions périlleuses parfois confiées à des volontaires où l'espoir de revenir vivant est mince. Mais l'espoir est là, ce qui permet sans doute au combattant d'accepter son sort. Dans le cas des kamikazes, la mort est absolument certaine. Ceux qui décident d'envoyer les pilotes en mission et ceux qui partent, savent que l'ordre est une irrémédiable condamnation à mort. Les pilotes eux-mêmes le disaient. « Ce n'est pas une mission avec une chance sur dix d'en revenir. C'est une mission zéro sur dix. »

Le lendemain, le 20 octobre 1944, par un matin frais sur l'île de Luzon, les pilotes du groupe d'attaque spécial *Shinpū* se rassemblent. Ils sont divisés en quatre escadrilles : *Shikishima, Yamato, Asahi, Yamazakura*[2]. Seki se place un pas devant les autres, puisqu'il est leur commandant. Le

vice-amiral Ōnishi s'adresse directement à eux. Leur détermination, dit-il, peut permettre de sauver leurs « cent millions » de compatriotes[3]. Leur geste ne sera pas vain : leur sacrifice sera rapporté à l'empereur. Déjà, ils sont devenus plus que des hommes, des dieux, loin de tout désir terrestre, écrit Inoguchi[4].

Quelques heures plus tard, une cible idéale se présente : une Task Force de la flotte américaine, à l'est de Malabacat. Mais la distance à parcourir est trop grande : les hommes doivent remettre leurs plans à plus tard. Les pilotes rentrent à la base pour attendre dans le bâtiment où ils sont cantonnés, en bout de piste, à l'ombre d'une falaise de 20 mètres qui surplombe l'aérodrome. Mais le matin du 20 octobre, des avions de reconnaissance rapportent une flottille ennemie à l'est de Leyte.

Portant leur uniforme habituel, les pilotes suivent Seki Yukio pour un verre d'adieu. Contrairement à une idée répandue, ce n'est pas du saké qu'ils versent dans leurs coupes du flacon que leur a laissé le vice-amiral Ōnishi, mais de l'eau, afin de ne pas risquer d'être étourdis par l'alcool. Ensemble, ils chantent une célèbre chanson patriotique, *Umi Yukaba* (Si je pars en mer), sorte d'hymne non-officiel de la Marine impériale :

> Si je pars en mer
> Je mourrai et mon corps sera mouillé par les flots
> Si je pars en montagne
> Je mourrai et sur mon corps poussera de l'herbe
> Et si je meurs pour l'Empereur
> Je ne regretterai rien.

Atteint de dysenterie depuis trois jours, Seki a le visage marqué par la fatigue. Il remet à Tamai une enveloppe contenant quelques cheveux. Il veut transmettre quelque chose de son corps à ses proches. Les avions décollent, mais quelques heures plus tard, reviennent se poser. Il n'y a plus rien à l'endroit indiqué. Seki vient s'excuser de cet échec devant ses supérieurs, « les larmes dans les yeux », écrit Inoguchi, puis les pilotes reprennent leur attente. Pendant trois jours, les avions de reconnaissance rentrent bredouille. Chaque jour, Seki et son escadrille patrouillent dans les airs à la recherche d'une cible[1].

Mais le matin du 25, la sortie ne se fera pas en vain.

Le même jour, au petit matin, l'USS *St. Lo* fait route dans la mer des Philippines. Lent et peu manœuvrant, le *St. Lo* est un navire de soutien appartenant au groupe Taffy 3. Il participe à la bataille de Leyte que livrent les Américains pour reconquérir les Philippines. C'est un porte-avions d'à

peine plus de 150 mètres. Sa coque décorée de motifs anguleux, de lignes rompues et de couleurs très contrastées lui donne un côté original, mais il s'agit en fait du célèbre camouflage Dazzle, qui a pour but de briser la silhouette du navire par illusion d'optique.

Le *St. Lo* est un porte-avions d'escorte, de taille modeste, à peine capable d'embarquer vingt-huit avions et ne disposant que d'une seule catapulte. À bord, 840 hommes. Le St. Lo n'est pas le nom d'origine du bâtiment : lorsqu'il a été lancé en août 1943, le *St. Lo* s'appelait le *Midway*, du nom de la bataille où, en juin 1942, les Américains parvinrent pour la première fois à stopper l'avancée japonaise dans le Pacifique. Mais le 3 octobre 1944 après avoir participé à la bataille des îles Mariannes, le *Midway* a été rebaptisé pour célébrer la prise héroïque par les troupes américaines de la ville de *Saint-Lô* en Normandie, en juillet 1944. En fait, l'état-major américain souhaite libérer le nom prestigieux de *Midway* pour qu'il puisse être donné à un nouveau porte-avions géant qui ne sera finalement armé qu'en septembre 1945, après la défaite japonaise.

Dans l'imaginaire de la mer, changer le nom d'un navire porte malheur. Pour l'un des marins du *St. Lo*, Gus Benacka, c'est aussi grave que de laisser une femme monter à bord. Persuadé que le bateau est désormais maudit, un des sous-officiers tente même de changer d'affectation. Mais faisant fi des craintes superstitieuses de l'équipage, l'amirauté envoie le *St. Lo* à Leyte, où il parvient le 17 octobre 1944.

C'est à peine une semaine plus tard, ce matin fatidique du 25 octobre, que le groupe dont le *St. Lo* fait partie croise la route de la flotte de l'amiral Kurita. À 6 h 50, l'enseigne de vaisseau Brooke repère des navires ennemis à 25 miles du *St. Lo*. À 6 h 58, le *St. Lo* essuie les premiers tirs ennemis. Sous des averses de pluie, les deux flottes commencent à échanger des obus. Dans les airs, les combats font rage. Pour l'équipage, la bataille semble perdue d'avance : les Japonais ont la supériorité du nombre et le *St. Lo* ne peut pas espérer faire autre chose que vendre chèrement sa peau.

Par chance, le navire n'est pas touché, alors qu'autour de lui le porte-avions d'escorte USS *Gambier Bay* et les destroyers USS *Johnston*, USS *Hoel* et USS *Samuel B. Roberts* coulent. L'équipage du *St. Lo* s'attend à subir le même sort, quand vers 9 h 30, la flotte de Kurita se replie soudainement, affaiblie par les tirs incessants des Américains. Dans une ultime manœuvre, le *St. Lo* réussit à toucher un destroyer ennemi en fuite, mais sans parvenir à l'arrêter. L'équipage l'ignore mais c'est le dernier coup

direct que le *St. Lo* portera. La bataille est finie. Le navire n'est pourtant pas tiré d'affaire : deux torpilles japonaises filent droit vers lui. Elles font surface trop tôt et un bombardier anti-torpilles parvient à les détruire de justesse. Finalement, malgré son changement de nom, le *St. Lo* semble avoir eu de la chance.

Deux heures plus tard, à 10 h 50, autour du *St. Lo*, tout est calme. À bord, la tension est quelque peu retombée. Même s'il reste beaucoup d'avions dans le ciel, ennemis et amis, ce ne sont que des chasseurs, incapables de provoquer des dégâts conséquents à un porte-avions, même de petite taille. Soudain, à 10 h 53, un avion ennemi, un Mitsubishi Zéro, plonge en direction du *St. Lo* et se dirige à très grande vitesse vers le pont. Les marins du *St. Lo* le voient les survoler, très bas, à 15 mètres au-dessus de la rampe d'envol. Instinctivement, ils se baissent, pour éviter le bolide qui semble filer vers le château central. Mais l'avion percute le pont. Les hommes sont assourdis par le bruit du crash, immédiatement suivi du flash blanc d'une explosion. Des débris de la carcasse en feu du Zéro glissent sur le pont le long de la piste d'envol, jusqu'à la proue, et tombent dans la mer.

Une énorme déchirure s'est creusée sur le pont du porte-avions. La bombe que portait le Zéro est tombée dans l'un des ponts inférieurs, le hangar où attendent les avions. L'explosion a soulevé l'épaisse plaque de métal du pont d'envol dont une partie arrachée tombe en mer. Le choc a été effroyable. Les hommes se jettent avec des lances à incendie vers le trou béant d'où sortent des flammes et une épaisse fumée noire. Plusieurs autres explosions ont lieu avant que les infirmiers puissent commencer à évacuer les blessés du pont hangar. Les destroyers du groupe Taffy tentent d'aider le navire blessé en créant un nuage de fumée autour de lui pour le protéger d'autres attaques, mais il est trop tard : le *St. Lo* est perdu. Cela fait à peine cinq minutes que l'avion japonais s'est écrasé sur le pont.

À 10 h 58, le capitaine McKenna ordonne de couper les machines. Dès qu'il juge que le navire a suffisamment ralenti, il ordonne à ses hommes d'évacuer. À 11 h 07, la majorité des hommes valides ont quitté le navire et tentent de rejoindre les canots de sauvetage. Une nouvelle explosion survient alors, et le navire commence à gîter fortement sur bâbord. À 11 h 25, le *St. Lo* disparaît sous les flots. Les autres navires s'approchent pour repêcher les naufragés. Mais 114 des 889 hommes de l'équipage ne survivront pas à l'attaque, tandis que plusieurs dizaines sont blessés grièvement.

Le *St. Lo* vient d'être victime de la première attaque de kamikazes, les nouvelles forces d'attaque spéciales créées par la marine japonaise. Ce jour-là, les journaux de bords américains relèvent plusieurs cas d'avions japonais s'écrasant avec plus ou moins de succès sur des navires, mais c'est la Task Force Taffy 3 qui est la cible des cinq Zéro commandés par Seki[2]. Taffy 3, commandée par le contre-amiral Clifton A. F. Sprague compte en tout six porte-avions d'escorte, le *Fanshaw Bay*, le *St. Lo*, le *White Plains*, le *Kalinin Bay*, le *Kitkun Bay*, et le *Gambier Bay*, ainsi que sept destroyers et destroyers d'escorte chargés de les protéger. Comme cela avait été prévu par Ōnishi, les Zéro destinés à l'attaque sont chargés de bombes de 250 kg, et sont accompagnés d'une escorte de quatre chasseurs du même type. Le porte-avions *Kitkun Bay* voit clairement l'un des Zéro frapper de plein fouet le *St. Lo*, déclenchant une série d'explosions, qui signent la mort du navire. Le *White Plains* subit également une attaque kamikaze, mais parvient à manœuvrer pour éviter l'avion, qui s'écrase dans l'eau à quelques mètres[3]. Trois autres Zéro se dirigent successivement vers le *Kalinin Bay*, mais, seul, le premier parvient à frapper le pont de plein fouet, déchirant la piste d'envol. Le deuxième, dévié par les tirs anti-aériens, frappe le porte-avions à un endroit peu vital, l'avant du pont, et provoque peu de dégâts, tandis que le troisième rate complètement le *Kalinin Bay* et s'écrase en mer[4].

L'adjudant-chef Nishizawa Hiroyoshi faisait partie de l'escorte de l'escadrille *Shikishima*, et vient en rapporter les résultats au commandant Nakajima. Il décrit une scène un peu différente : pour lui, deux avions, dont celui de Seki, ont frappé un porte-avions, qui a coulé, le troisième a frappé un autre porte-avions, le troisième un croiseur ou un destroyer, et le dernier a raté sa cible et s'est écrasé en mer[5]. La légende veut que ce soit l'avion de Seki Yukio lui-même qui ait frappé le *St. Lo*. En fait aucune preuve formelle ne l'atteste, même si beaucoup ont été tenté de l'affirmer. L'hypothèse voulant que l'appareil de Seki soit celui qui a coulé le *St. Lo* n'est pourtant pas irrecevable. Selon Nishizawa, Seki a frappé le même navire qu'un autre appareil, ce qui voudrait dire qu'il est l'un des deux à frapper le *Kalinin Bay*, mais il parle aussi d'une série d'explosions, ce qui ressemble plus à l'impact sur le *St. Lo*. On sait également que Seki était l'un des meilleurs pilotes du 201e kōkūtai, et donc le plus susceptible de toucher le navire ennemi au point le plus vulnérable. Enfin, l'impact sur le *St. Lo* est le premier, et il est probable qu'en tant que chef d'escadrille Seki ait frappé le premier. Là aussi,

il est impossible d'être catégorique : les restes des avions n'ont pas permis aux Américains d'identifier formellement les pilotes.

En tout cas, le rapport de Nishizawa insiste : l'escadrille Shikishima a blessé lourdement la Task Force Taffy 3, et a rendu inopérant un ou deux porte-avions, un réel succès. Ces résultats provoquent une joie profonde dans la base de Cebu, surtout parmi les pilotes de la prochaine escadrille d'attaque spéciale qui doit partir, l'escadrille Yamato. En tout cas, c'est la version rapportée par Nakajima, le commandant de la base de Cebu, dans *The Divine Wind*.

Pour le commandement japonais, l'opération est indéniablement un succès. Un chasseur, seul, a été capable de détruire un porte-avions ennemi. La tactique semble payante : un avion contre un vaisseau de guerre emportant lui-même en ses flancs des dizaines d'appareils, si toutefois le pilote est prêt à se sacrifier et parvient à percuter le pont du navire. Ce qui n'apparaît pas encore clairement, c'est que le résultat de cette attaque du 25 octobre est trompeur : le *St. Lo* a coulé par un hasard extraordinaire, parce que la bombe, se détachant de l'avion, est venue exploser contre une réserve à munitions. En réalité, les kamikazes ne parviendront jamais à couler un vaisseau d'un tonnage supérieur à celui du *St. Lo*.

Mais dans l'état-major japonais, on est prompt à tirer les enseignements de ce naufrage, preuve incontestable de l'efficacité de la tactique kamikaze mise au point par le vice-amiral Ōnishi. Informé, l'empereur formule une approbation réservée et ambiguë. On lui explique que c'est le dernier espoir. « Était-il indispensable d'en arriver jusque-là ? Enfin, c'est une belle action (*yoku yatta*) », aurait-il déclaré avant de continuer à vaquer à ces occupations[6]. Jamais l'état-major ne sollicitera le moindre ordre impérial pour lancer les opérations kamikazes. Et pour cause, il fallait maintenir la fiction selon laquelle ces missions avaient été voulues par les pilotes eux-mêmes qui, d'ailleurs, se portaient volontaires…

Dès lors, une logique effroyable s'impose : pour avoir un quelconque effet sur la flotte américaine, l'aviation japonaise diminuée n'a pas d'autre moyen que de déclencher des attaques suicide. Dans les mois qui vont suivre, cette tactique va devenir la seule défense du Japon. Un par un, des milliers de jeunes pilotes vont être envoyés à la mort, dans l'espoir d'éviter l'inévitable défaite du Japon. La victoire ne peut plus être désormais que le fruit d'une volonté spirituelle. C'est désormais ce qui sera enseigné aux combattants et aux civils japonais. Pour vaincre, il suffit de le vouloir,

jusqu'à la mort. Le sacrifice suprême, bien organisé, peut être le gage de la victoire.

Sur le moment pourtant, les Américains ne comprennent pas vraiment qu'ils ont fait les frais d'une nouvelle tactique japonaise. Ils savent que les troupes japonaises sont capables de déclencher des charges « à la mort », notamment lorsqu'elles sont acculées. Pour les décrire, ils utilisent l'expression *banzai charge*, à cause du cri que poussent les Japonais quand ils attaquent[7]. Les Japonais les qualifient de *tai atari*, charges par « choc corporel ». Cette expression de « choc corporel » qui renvoie au vocabulaire des lutteurs de sumo, évoque le choc des corps qui s'affrontent, mais elle fut communément employée pendant la guerre par la propagande pour désigner l'attaque au corps à corps, la charge à la mort par contact physique de l'ennemi. Les Américains pensent donc avoir eu affaire à une attaque de ce type, déclenchée par des aviateurs japonais à court de fuel ou de munitions. Mais très vite, dans les jours qui viennent, ils comprendront qu'ils ont à faire face à un phénomène systématique.

Cette tactique nouvelle a frappé les esprits à la fin de la Seconde Guerre mondiale, au point que le mot utilisé par les Américains pour désigner ces attaques kamikaze (*kamikaze attacks*) a fini par entrer dans le vocabulaire courant en Occident. Il est habituel désormais d'évoquer, notamment en rapport avec la crise du Moyen-Orient, des attaques terroristes de kamikazes, en général des jeunes gens – des jeunes filles aussi parfois – qui, bardés de ceintures d'explosifs se font sauter avec pour objectif de commettre le plus de dégâts possibles, matériels et humains. Chacun a par ailleurs en mémoire les attentats de New York le 11 septembre 2001. Les pirates de l'air furent immédiatement qualifiés dans la presse américaine de kamikazes tandis que l'attaque sur le World Trade Center était comparée à celle sur Pearl Harbor le 7 décembre 1941. La référence japonaise de la guerre du Pacifique s'est alors immédiatement et spontanément imposée dans les esprits aux États-Unis[8].

Pourtant personne au Japon n'évoque des kamikazes en référence aux attentats du 11 septembre ou à ceux du Moyen-Orient. L'expression consacrée en japonais est *jibaku* et renvoie à l'idée de se faire « exploser soi-même ». On ne peut ici évoquer une quelconque particularité japonaise car, en coréen ou en chinois, c'est la même expression qui est utilisée. En Asie de l'est, personne donc n'évoque des kamikazes pour désigner les terroristes qui se font sauter avec leur bombe. Et sans doute avec raison car

les pilotes japonais envoyés en mission d'une part, et d'autre part les activistes qui se font exploser avec leur bombe, ne relèvent sans doute pas tout à fait de la même catégorie.

Les premiers étaient des soldats mobilisés dans une armée en guerre à qui on donnait pour mission d'attaquer des cibles militaires précises. Tout le monde savait qu'ils ne reviendraient pas, la mort faisant partie de la mission en quelque sorte. Cette mission était par ailleurs le fait d'un ordre donné par des supérieurs, ordre auquel on devait obéir, quoi qu'on en pense. Les pilotes japonais ne se battent pas pour des idées et encore moins pour une certaine conception de la religion. Ils ne sont pas non plus des engagés politiques.

Les seconds sont des civils enrôlés dans une cause, de nature religieuse et/ou nationale, et prêts à mourir pour elle, en attaquant des cibles qui peuvent être militaires mais qui sont le plus souvent civiles. Cet amalgame entre les kamikazes japonais et les terroristes a d'ailleurs souvent suscité l'indignation au Japon : les terroristes agissent toujours par conviction, parfois par haine, et visent délibérément des civils, alors que les pilotes japonais ne faisaient qu'exécuter des ordres dont les objectifs étaient purement militaires. Certains pilotes japonais agirent certes par conviction ou par haine de l'ennemi, mais beaucoup d'entre eux – et les Japonais le savent bien – hésitaient entre gloire et résignation.

Les pilotes suicide de l'armée japonaise faisaient partie des « unités d'attaque spéciales », les *tokubetsu kōgekitai*, abrégé en *tokkōtai*, et c'est ce mot qui est devenu le terme générique en langue japonaise pour désigner ce que nous appelons, en Occident, les « kamikazes ». Pourtant, le terme de *kamikaze* est bel et bien apparu en 1944 au Japon même, semble-t-il dans les actualités cinématographiques, pour désigner ces unités spéciales de *tokkōtai*, et c'est ce mot, connu des Américains, qui est devenu début 1945 le terme générique en anglais, puis dans la plupart des langues occidentales.

Il existe donc une légère divergence entre les termes utilisés alors par les Japonais et les Américains pour désigner une même réalité. Cette réalité diverge encore plus quand on consulte les dictionnaires d'aujourd'hui. Reportons-nous aux définitions données par les dictionnaires pour comprendre et dissiper d'abord la confusion des mots. Commençons par le Petit Larousse.

kamikaze [kamikaz] *n.m.* (mot jap., *vents divins*)
En 1944-1945, pilote japonais volontaire pour écraser son avion chargé d'explosifs sur un objectif.

Par ext. Personne téméraire qui se sacrifie pour une cause.

Ici, la définition française introduit des mots qui posent problème, celui de « volontaire » ou de « sacrifice pour une cause ». Nous verrons en effet que la notion de « volontariat » demande à être sérieusement relativisée dans le cas des pilotes suicide. Quant à l'idée de « sacrifice pour une cause », elle implique que les pilotes suicide étaient tous persuadés de la justesse de leur combat, ce qui, nous le verrons plus loin, était loin d'être toujours le cas. Au-delà des idées reçues et d'une certaine propagande japonaise officielle, les pilotes kamikazes n'étaient pas tous des nationalistes fanatisés, ivres d'idéologie impériale et décidés coûte que coûte à mourir pour la cause de la guerre de la Grande Asie orientale.

Passons à la définition donnée par les dictionnaires japonais. On comprend immédiatement que les choses sont plus complexes. Elles nécessitent d'avoir accès à la culture classique japonaise, ce qui était le cas de la plupart des jeunes pilotes qui moururent alors. Car ces jeunes gens étaient souvent cultivés, la plupart avaient suivi ou étaient en train de suivre lors de leur mobilisation, une formation d'enseignement supérieur, souvent en lettres.

Dans les dictionnaires japonais ou dans la version japonaise de Wikipedia, il existe en général plusieurs entrées à « kamikaze », celle renvoyant aux pilotes des unités spéciales n'étant que l'une d'entre elles. Le premier type de définition concerne la notion de « vent divin ». Il s'agit-là d'un terme relevant de la religion japonaise autochtone, le shintō, qui désigne un vent violent qui se lève par la volonté des divinités. Le terme apparaît dans le *Nihon shoki*, la *Chronique du Japon*, un texte compilé sur décision impériale en 720 et il est associé à la province d'Ise, où se trouve le sanctuaire principal d'Amaterasu, la déesse du Soleil, l'ancêtre de la dynastie impériale. D'après le *Nihon shoki*, la déesse aurait elle-même évoqué « la province d'Ise où soufflent les vents divins ». Toujours selon le *Nihon shoki*, le prince Ōama, frère de l'empereur Tenji, en route depuis les lieux saints de Yoshino vers l'actuelle région de Nagoya, pour y rallier ses partisans, aurait fait halte au sanctuaire d'Ise, où l'on vénère Amaterasu, pour lui demander de lever des « vents divins » afin de disperser ses ennemis. Son vœu sera exaucé puisque Ōama vaincra rapidement son neveu qui lui disputait le trône et régnera comme empereur de 673 à 686 sous le nom de Temmu[1]. La plupart des dictionnaires relèvent que le mot *kamikaze* se prononçait sans doute à l'époque *kamukaze*.

Ensuite les dictionnaires évoquent le caractère convenu de l'expression *kamikaze*. Le mot correspond en effet à ce qu'on appelle un *makura kotoba*, littéralement « mot – oreiller », c'est-à-dire un mot utilisé dans la poésie japonaise classique pour évoquer une image, renvoyer à un lieu célèbre ou une saison. Ici « vent divin » permet d'évoquer métaphoriquement la région d'Ise et la rivière Isuzu qui la traverse, le sanctuaire d'Ise où est vénérée la déesse du Soleil, et par extension la déesse elle-même.

Tous les dictionnaires rappellent par ailleurs que le terme *kamikaze* fut fréquemment utilisé à la suite des invasions mongoles de la fin du XIIIe siècle qui, à deux reprises, furent repoussées par des tempêtes – pour l'invasion de 1281, il s'agit même d'un typhon –, que les contemporains interprétèrent comme des « vents divins » envoyés par les dieux pour sauver le pays, à la suite des nombreuses prières qu'avaient effectués l'empereur, les dignitaires de la cour, les prêtres et les moines. Voilà qui confirmait que le Japon était bien le pays des dieux. La victoire japonaise sur les Mongols fut donc le double produit du courage manifesté par les samouraïs dans les combats qu'ils livrèrent le long des côtes contre les envahisseurs, et le résultat d'une intervention divine quasi miraculeuse.

Certains dictionnaires évoquent par ailleurs l'existence du *Shinpūren*, l'Association du Vent divin, un groupe de samouraïs qui se révoltèrent en 1876 à Kumamoto contre les mesures modernistes du gouvernement de Meiji. Ces guerriers dissidents prônaient le retour à l'ordre ancien et se déclaraient hostiles aux mesures occidentalistes prises par le nouveau régime. Le nom même de leur association est une allusion évidente à leurs croyances dans l'importance du Shintô, la Voie des divinités autochtones. Sur un mode plus anecdotique, certaines encyclopédies notent que *Kamikaze* fut le nom donné à l'avion de 2 places qui, en 1937, battit le record de traversée aérienne entre Londres et Tokyo. Le voyage dura 51 heures.

Enfin, *kamikaze* est le nom donné aux unités spéciales d'attaque pendant la Seconde Guerre mondiale. Le dictionnaire de référence, le *Kōjien*, évoque par exemple les *Shinpū tokubetsu kōgekitai* = « unités spéciales d'attaque shinpū » (le dictionnaire précise ici que la lecture correcte est *shinpū* et non *kamikaze*). Ces unités de pilotes d'avion, poursuit le dictionnaire, ont été formées à la fin de la guerre dans la marine japonaise sur les recommandations du vice-amiral Ōnishi Takijirō, afin d'empêcher le débarquement des troupes américaines aux Philippines en octobre 1944.

C'est la première fois, précise le dictionnaire, que des attaques eurent lieu contre des navires de guerre américains par « choc corporel » (*tai atari*). En dernier lieu, le dictionnaire *Kōjien* indique toujours à propos de *kamikaze* : « Par extension, action entreprise au mépris de sa vie et de celle des autres. Exemple : un taxi kamikaze. »

On remarquera donc que, dans toutes ces définitions japonaises, pas une seule n'évoque la notion de volontariat, d'engagement ou de sacrifice pour une cause. La connotation finale donnée à l'usage actuel du mot est même franchement négative : mépris de la vie, sans considération pour l'autre. Aucune n'évoque non plus le suicide. Certains ont pu évoquer en Occident à propos des kamikazes des attaques suicide ou des pilotes suicide. Notons simplement qu'au Japon, personne n'a jamais considéré qu'il s'agissait-là d'actes suicidaires. Il s'agit en l'occurrence plutôt de mort volontaire sur ordre. Dans la vie courante, les Japonais évoquèrent alors les pilotes qui mourraient par *tai atari*, c'est-à-dire par « choc corporel », « en leur rentrant dedans ». Puis on évoqua et on évoque toujours les *tokkōtai*, les groupes d'attaque spéciale. Le terme de *kamikaze*, c'est un peu paradoxal, est finalement peu utilisé au Japon même.

Il n'y a donc pas identité de concepts entre la manière dont les Japonais appréhendent le mot et celle que les Occidentaux lui confèrent. La notion de *kamikaze* s'enracine dans un passé local et constitue un référent à peu près compréhensible – même s'il fut peu utilisé – par tous les Japonais. Comme le terme *Shikishima* évoqué plus haut, celui de *shinpū* ou *kamikaze* participe d'une entreprise de construction culturelle délibérée qui permet de lier la guerre et ses combats à un passé fabuleux en faisant jouer une rhétorique mythique, poétique ou historique. Elle conduit à une « esthétisation de la mort » comme l'a fort bien montré Emiko Ohnuki-Tierney[2].

Si les pilotes qui tentèrent de fracasser leur appareil sur les navires américains ne furent pas des « terroristes », leur action n'en est pas moins singulière dans l'histoire militaire mondiale. Dans de nombreuses batailles, on rapporte des actes de bravoure héroïque qui conduisent leurs protagonistes à une mort certaine. Par exemple, en 1854, la charge de la brigade légère pendant la guerre de Crimée devint en Grande-Bretagne au XIXe siècle le symbole même de ces farouches attaques aussi imprudentes qu'inefficaces, qui causent la mort de nombreux soldats sans pour autant permettre un avantage décisif sur le champ de bataille. En Crimée, c'est une forme de mort « héroïque » dont il est question. Dans le cas des kamikazes,

il en va autrement. Il s'agit d'une tactique de l'état-major japonais qui n'est pas seulement désespérée ou dangereuse mais qui implique nécessairement le sacrifice suprême des jeunes hommes que l'on fait partir en mission. Cette tactique est réfléchie, mesurée, pensée. On est ici bien loin de l'acte personnel accompli dans le feu de l'action, loin de l'improvisation, de l'émotion. Il s'agit désormais d'opérations de guerre qui se veulent massives, régulières et systématiques. Lorsque l'envoi des pilotes vers des missions suicides devint courant, il se mua en système, fut « institutionnalisé » avec ses protocoles, ses rituels, et bientôt sa propre logique bureaucratique. Pour les jeunes gens dont la plupart étaient encore à l'entraînement et qui furent désignés comme pilotes « des forces spéciales », l'attente du jour fatidique de la mission sans retour – souvent annoncé puis repoussé du fait des contingences techniques (manque d'essence, manque d'appareil, conditions météo trop mauvaises, etc.) ou bureaucratiques (annulation des ordres, manque de coordination entre services…), faisait ainsi partie des insupportables moments qu'il leur fallait gérer dans une angoisse, digne de celle des condamnés dans l'attente des couloirs de la mort.

1

Aux origines

L'idée du sacrifice du soldat pour sa patrie n'est évidemment pas née pendant la guerre du Pacifique. Mais si l'on trouve bien dans l'histoire du Japon des témoignages de héros prêts à mourir pour une cause, il s'agit surtout de raisons qui ont trait à l'honneur personnel plus qu'à la patrie idéalisée ou à l'empereur. Les samouraïs d'autrefois combattaient pour leur renommée, leur honneur ou leur fief, parfois pour leur seigneur aussi mais jamais pour une notion abstraite de patrie, de nation qui n'existaient d'ailleurs pas, ni même pour l'empereur, puisque les solidarités vassaliques des guerriers étaient avant tout tournées vers le service de leur suzerain.

Mais avec la nouvelle donne qu'implique la restauration impériale et le processus de naissance d'une nouvelle forme d'État travaillant à la modernisation du pays, les choses changent. Les premiers combattants à avoir explicitement été célébrés pour leur sacrifice en faveur de la cause impériale sont ceux qui tombèrent lors de la guerre civile qui eut lieu au Japon entre 1868 et 1869, entre les forces du shogunat des Tokugawa et les partisans de la restauration du pouvoir de l'empereur. Dans cette guerre qui avait encore tous les aspects d'une guerre féodale traditionnelle, ceux qui tombèrent au combat étaient des samouraïs notamment ceux issus des principautés de Chōshū, Satsuma et Tosa, au sud-ouest du Japon. Ce conflit, appelé « guerre de l'année du dragon », ou guerre de Boshin, marqua le début de l'ère Meiji (1868-1912), période où, pour la première fois depuis plusieurs siècles, le pouvoir revenait officiellement à l'empereur qui devenait à la fois le chef de l'État et son centre symbolique.

Après la victoire des forces impériales, le nouveau gouvernement Meiji fit construire à Tokyo un sanctuaire où furent rassemblées et vénérées les âmes des hommes qui étaient morts au nom de l'empereur. Ces samouraïs tombés au champ d'honneur devinrent alors des kami, c'est-à-dire furent divinisés. En 1877, une rébellion éclata à l'instigation d'anciens samouraïs de Satsuma opposés à l'autoritarisme du gouvernement de Meiji. Les âmes des quelque 7 000 soldats tombés pour mater la révolte furent ajoutées au sanctuaire dédié aux morts de l'empire. En 1879, ce sanctuaire prit son nom actuel de Yasukuni (le sanctuaire du « pays en paix ») et devint le centre du culte du soldat loyal dévoué à la cause de son souverain. À partir de cette date, tout soldat de l'armée impériale qui a péri dans les combats y sera vénéré et sacralisé comme un dieu. Ce sanctuaire aux morts tombés à la guerre constitue donc un lieu de culte qui fait partie de cette nouvelle religion officielle appelée shintô d'État que le régime cherche à mettre en place à la fin du XIXe siècle, et qui fut officiellement dissoute par les autorités d'occupation du Japon en décembre 1945. Le Yasukuni est une forme spécifique propre au shintō d'État qui crée un mécanisme de « récompense » par l'hommage rendu par l'État impérial aux individus sacrifiés à la cause collective[1]. « Nous nous retrouverons au Yasukuni », disaient en souriant les combattants avant la bataille.

Aujourd'hui, le Yasukuni est lié au nationalisme le plus extrême. On y vénère les âmes de quelque 2,4 millions de soldats « tombés au combat », mais aussi celles de plusieurs milliers de criminels de guerre. Et on y ajouta en 1978 ceux qui furent condamnés à mort au tribunal international de Tokyo et exécutés en 1948 par les Américains, considérés par le sanctuaire comme des « martyrs de Shōwa[2] ». Feignant de considérer qu'il s'agit-là somme toute d'un monument aux morts comme un autre, les Premiers ministres japonais qui rendent visite à ce sanctuaire font les unes des journaux au Japon et déclenchent l'ire de l'opinion publique dans les pays voisins au point de provoquer des crises diplomatiques parfois sérieuses, notamment avec la Chine ou la Corée.

Toutefois, ce culte du soldat tombé au combat, assez semblable finalement à celui que décrit l'historien George Mosse en Europe après les deux guerres mondiales[3], n'implique pas le concept de mort volontaire, c'est-à-dire de mission explicitement sans retour. Si la nature même de la guerre et de la loyauté liant implicitement le soldat à sa hiérarchie implique le risque de mort, elle n'implique jamais la certitude de la mort, ou

l'obligation de mourir pour être célébré. Or, chez les kamikazes, c'est d'une mort certaine et obligatoire qu'il s'agit. Tout instinct naturel de conservation doit disparaître. La mort promise aux pilotes est donc d'une nature fondamentalement autre que la mort au combat d'un soldat espérant malgré tout survivre à la bataille. Ce passage de la célébration de la mort involontaire au combat, vers un culte, presque une fétichisation, d'une mort certaine et délibérée n'est pas apparu en même temps que les kamikazes. Il est possible d'en déceler les prémices dès le début du siècle, pendant un conflit souvent désigné comme la première véritable guerre moderne, la guerre russo-japonaise de 1904-1905.

Des balles humaines

C'est pendant cette guerre, donc bien avant la guerre du Pacifique, que l'on voit apparaître dans les médias japonais, pendant la prise de Port-Arthur, la première mise en valeur du sacrifice volontaire du soldat. Bataille décisive de ce conflit, la prise de la forteresse russe de Port-Arthur par les Japonais fut une bataille sanglante qui fit près de 60 000 morts et blessés chez les Japonais, alors que les Russes, pourtant vaincus, n'en perdirent que la moitié seulement. Cet épisode sanglant aurait d'ailleurs dû faire la preuve auprès des états-majors européens de la nouvelle supériorité de la défense sur l'attaque dans les combats modernes, et éviter par exemple les grandes tueries de l'été et de l'automne 1914 sur le front de l'ouest. Le bain de sang de Port-Arthur, dû en grande partie à l'incompétence du général Nogi Maresuke (1849-1912) qui insista pour attaquer de front les imposantes fortifications russes, fut alors présenté au Japon comme une glorieuse victoire de l'esprit national japonais, capable de surmonter toutes les épreuves.

Cet esprit s'incarne surtout, expliquait-on, dans la personne du soldat japonais, pour qui la mort importe peu tant qu'elle permet de se rapprocher du but. Un détail particulier frappa alors les esprits : mus par un élan patriotique allant au-delà de tout désir de préservation, les Japonais auraient formé des « escouades à l'écharpe blanche », partant sciemment à la mort pour ouvrir la voie à leurs camarades[4]. Le soldat japonais fut donc désigné par la propagande comme une véritable « balle humaine », un projectile de chair[5], sans volonté propre, guidé par la main de l'empereur. Ce mot de

« projectile de chair », en japonais *nikudan*, devint d'ailleurs le titre d'un best-seller de la période, un récit de guerre publié en 1906 par Sakurai Tadayoshi, qui contribua à populariser l'idée d'un soldat japonais qui n'existait que pour frapper l'ennemi, un soldat pour qui la mort importait peu tant qu'elle permettait de se rapprocher de la victoire. La propagande d'État s'empara alors de ces histoires de héros morts au combat pour les transformer en *gunkoku bidan* (« belles histoires de l'armée de notre pays), un genre littéraire nouveau, de manière à mettre en avant le caractère héroïque de l'armée japonaise dans un effort d'esthétisation de la mort au combat.

Ces idées ne sont certes pas originales : le sacrifice pour la nation et le culte des héros occupent souvent des rôles importants dans tous les pays. En France, après la défaite de 1870-1871, on assiste à la montée d'un discours militariste « revanchard », d'un nationalisme qui n'est pas fondamentalement éloigné de celui qu'on trouve au début du XXe siècle au Japon. Mais dans la dérive ultra-nationaliste japonaise des années 1930, la puissance évocatrice de cette idée de « balle humaine », de ce sacrifice ultime permettant la victoire est telle qu'elle sera reprise à bien plus grande échelle.

Le sacrifice volontaire devient un acte médiatique par excellence. Pendant les combats de Shanghai en 1932[6], les journaux japonais s'enflamment pour un fait de guerre assez anecdotique, et dont l'authenticité est d'ailleurs assez douteuse, alors que les conflits commencent à s'intensifier entre les Japonais et les Chinois. Retranchés derrière leurs fortifications, les troupes chinoises sont parvenues à briser les attaques de leurs ennemis, tuant trente-cinq soldats japonais. D'après les articles de presse, le 22 février, trois soldats japonais du génie militaire prennent ensemble une bombe faite d'un long morceau de bambou empli de 20 kg d'explosifs, et la portent directement jusqu'au cœur des fortifications ennemies. En se faisant exploser avec la bombe au beau milieu des défenses adverses, les trois hommes ont permis par ce geste héroïque d'ouvrir une brèche et d'assurer la victoire. Eshita Takeji, Kitagawa Jō et Sakue Inosuke, deviennent des célébrités, et on leur donne rapidement un surnom : *bakudan san yūshi*, les trois héroïques bombes humaines, ou *nikudan san yūshi*, les trois héroïques balles humaines.

La presse encense ces héros dont l'élan patriotique est un exemple pour le Japon tout entier et les mères des trois soldats devenus des quasi-divinités

sont reçues officiellement par le ministre de l'Armée. Le *Mainichi*, l'un des plus grands quotidiens japonais, organise même immédiatement un concours de poèmes pour trouver un texte qui serait mis en musique afin de créer une chanson populaire à leur gloire. Le vainqueur sera Yosano Tekkan (1873 – 1935) poète, écrivain, et enseignant à l'université Keiō. Tekkan est également l'époux de Yosano Akiko, l'une des poétesses les plus célèbres du Japon moderne[7]. La chanson, en vente dès le 25 mars, devient l'un des airs militaires japonais les plus appréciés. Dans la même année, on publie sept livres, un manga pour jeunes enfants, on peint des tableaux, on commande des statues en bronze. Plusieurs films et des pièces de théâtre sortent rapidement pour profiter de l'engouement populaire autour de cet événement. Le commerce profite aussi de l'effet de mode : le grand magasin Takashimaya à Ōsaka propose un menu spécial « trois bombes humaines », et un fabriquant utilise leur nom pour vendre ses gâteaux de riz[8].

C'est pourtant, semble-t-il, une fabrication totale. En 1965, un ancien officier présent à Shanghai en 1932 explique à la télévision comment la mort de ces trois hommes aurait pu être évitée[9]. Loin de s'être jetés volontairement dans la barricade, les trois bombes humaines ont en réalité été les victimes d'un accident. La bombe qu'on leur a donnée pour qu'ils la déposent dans les barbelés était munie d'une mèche beaucoup trop courte pour qu'ils puissent avoir le temps de la déposer. Ils auraient même tenté de lâcher la bombe et de rentrer se mettre à l'abri avant d'être rabroués par leur officier qui leur ordonna de déposer la bombe à l'endroit prévu. Quand l'engin éclate avec ses trois porteurs, c'est donc simplement le résultat d'une erreur de préparation et non un acte héroïque. C'est un spécialiste du renseignement nommé Tanaka Ryūichi qui aurait trouvé le moyen de transformer cette histoire banale en fable héroïque pour les journalistes, certainement sans imaginer le succès immense qui allait suivre[10].

Mais la réalité importe peu : dans l'imaginaire collectif national, l'idée d'un héros qui donne volontairement sa vie pour la victoire, prend racine. À l'image des trois courageux combattants du génie, ce héros idéal a déjà plusieurs des caractéristiques qu'auront plus tard les kamikazes dans l'esprit populaire : il est jeune, pur, et surtout profondément patriote. C'est volontairement qu'il donne sa vie pour son pays. Même plus, c'est de sa propre initiative qu'il part à la mort. Cette manière mortifère de penser et de se représenter l'héroïsme est en quelque sorte théorisée et officialisée quand, en janvier 1941, alors que l'armée japonaise est toujours embourbée en

Chine, le général Tōjō Hideki, alors ministre de l'Armée, fait publier un « code de conduite du combattant », le senjinkun, dans lequel on peut notamment lire :

> « Il n'y a pas de plus grande honte que de tomber vivant aux mains de l'ennemi… Mieux vaut mourir que de laisser derrière soi son nom souillé par la honte… Ceux qui ressentent de la honte sont forts. Souvenez-vous en toute occasion de la réputation de votre famille et de l'opinion de ceux qui sont nés dans le même endroit que vous… Vous devez accomplir jusqu'au bout votre grande mission qui est de protéger l'empereur ».

Ainsi le soldat japonais est incité à ne jamais se constituer prisonnier. Le comportement de lutte à mort au combat est normalisé, justifié par la honte de soi, la réputation de la famille, l'opinion et le regard des autres. On demande au soldat de se transcender en quelque sorte, de devenir une bête de guerre. Céder un pouce de terrain devant l'ennemi devient inimaginable. Se rendre est inacceptable. Né en 1925, le grand historien de l'époque Meiji, Irokawa Daikichi fit, dans sa jeunesse, l'expérience de la guerre et il se souvient que la première leçon à l'entraînement consistait à apprendre à se servir de son fusil pour se suicider en cas de nécessité car rien n'aurait été pire que d'être capturé vivant[11].

Ce texte officiel est édité en brochure de poche et chaque soldat en possède sur lui un exemplaire. Dans la propagande militaire, le soldat japonais doit devenir un combattant hors normes, capable par sa seule détermination de faire reculer l'ennemi, le meilleur combattant du monde, car il a en lui une volonté spirituelle supérieure. Tel est du moins l'objectif que lui assigne l'État. Et dans la guerre contre les Américains, les officiers japonais entretiendront l'illusion auprès de leurs hommes que les soldats américains sont de piètres combattants, lâches, qui aiment le confort, ne sont pas aussi endurants qu'eux, et pire que tout, qui ont peur de la mort.

Les soldats japonais sont ainsi convaincus de mourir plutôt que de se rendre. L'histoire du commandant Kuga est connue de tous. En 1932, à Shanghai, Kuga est blessé, perd connaissance, est fait prisonnier par les Chinois. Il est libéré peu après et se suicide pour cacher sa honte. Kuga devient un héros. Comme « les trois bombes humaines », il incarne l'esprit glorieux de l'armée impériale

Kuga ou les trois bombes humaines de Shanghai deviendront ainsi l'un des tropes centraux de la propagande militaire japonaise pendant ces années de guerre. Ces héros ont agi en accord avec ce qui est demandé dans le code de conduite du combattant. Du moins jusqu'à ce qu'ils soient détrônés par de nouveaux héros, les « neufs dieux de la guerre » de Pearl Harbor.

Les « neuf dieux de la guerre »

Les « neuf dieux de la guerre » sont eux aussi une fabrication conjointe de la propagande militaire et des médias. Ils apparaissent à un moment particulièrement critique, le tournant même de la guerre : en effet lorsque le Japon attaque Pearl Harbor, la guerre, qui dure déjà depuis près de cinq ans en Chine, change de nature et prend immédiatement une autre ampleur. Le soutien de la population est essentiel, et pour cela, il faut de nouveaux personnages héroïques qui puissent mobiliser l'opinion comme l'avaient fait les trois bombes humaines au moment de la bataille de Shanghai. Mais la notoriété des neuf héros qui vont être créés pendant l'attaque de Pearl Harbor dépassera celle des bombes humaines. Devenus les « neuf dieux de la guerre », ou *kyū gunshin*, ils seront l'objet d'un véritable culte. Eux aussi seront célébrés en peinture, au cinéma, dans des chants militaires et des livres. Leur image sera élevée au rang d'icône : neuf jeunes gens au visage frais et au regard pur, dont l'action est un exemple pour tous. L'expression *gunshin* (*stricto sensu* divinité de l'armée) renvoie à l'origine à des dieux qui protégeaient les guerriers dans leurs combats. Mais l'État-nation à remodelé le « concept » en déifiant les soldats, c'est-à-dire en développant une rhétorique qui permet au combattant japonais de considérer la mort comme « honorable » et donc à accepter le sacrifice suprême.

Ces neuf jeunes gens composent les équipages de cinq sous-marins « de poche », de toute petite taille, qu'on utilise à Pearl Harbor pour la première fois, et qui doivent compléter l'action des chasseurs et bombardiers de l'aviation. Les sous-marins forment une « unité d'attaque spéciale » (*tokubetsu kōgeki-tai*, le même terme qui ensuite servira à désigner les kamikazes), dont la mission est particulièrement périlleuse et héroïque : s'infiltrer à intérieur de la rade de Pearl Harbor, profitant de leur petite taille pour passer à travers les filets anti-sous-marins qui bloquent l'étroit chenal. Les cinq sous-marins doivent ensuite se tapir au fond du golfe en attendant l'attaque, puis, au moment fatidique, aider les avions à détruire les navires américains en lançant leurs torpilles[12]. Les sous-mariniers savent le danger qu'ils courent : c'est une mission dont il est peu probable qu'ils reviennent vivants.

Lorsque le premier rapport détaillé sur Pearl Harbor est rendu public le 18 décembre 1941, c'est à ces sous-mariniers que la marine attribue la victoire. L'aviation n'est mentionnée qu'en passant, malgré l'incroyable

réussite des attaques aériennes : la marine ne veut pas que son rôle soit réduit à celui de transporter des avions, et donc ce sont les marins, et non les aviateurs, que l'on veut magnifier. Leur acte est rendu encore plus sublime par le fait qu'aucun des cinq sous-marins n'est rentré, que les héros sont morts en accomplissant leur glorieux destin.

Encore une fois, cette version des faits ne reflète que très partiellement la réalité. Seuls deux des sous-marins sont parvenus à entrer dans la rade, et leurs torpilles n'eurent aucun effet mesurable. Surtout, ces neuf sous-mariniers étaient dix, puisque chacun des cinq petits-sous-marins embarquait un équipage de deux personnes, un navigateur et un pilote opérant barre et purges de ballast. S'il n'y a pourtant que neuf *gunshin*, c'est parce que l'un d'entre eux, le lieutenant Sakamaki Kazuo, a commis l'erreur suprême de survivre, et surtout d'être fait prisonnier. Il a donc été totalement effacé de la légende. Son sous-marin, qui dès le début connaissait des problèmes techniques, s'est échoué. Sakamaki et son co-équipier, Inagaki Kiyoshi, ont tenté de faire sauter le sous-marin, mais sans succès. Inagaki s'est noyé et a donc pu rejoindre les dieux, tandis que Sakamaki, sauvé par un soldat ennemi, est devenu de fait pour les Américains le premier prisonnier de guerre de la Seconde Guerre mondiale.

Pour les Japonais, Pearl Harbor est un immense succès médiatique, même si les objectifs stratégiques de l'attaque n'ont pas tous été atteints. La flotte américaine du Pacifique n'est pas entièrement détruite, et surtout, les capacités de ravitaillement, les bases aériennes, et les chantiers navals n'ont pas été mis hors d'état, ce qui permettra aux États-Unis de réutiliser la base de Pearl Harbor plus rapidement que l'état-major japonais ne l'espérait. Mais, au Japon, ce qui attire la presse et l'opinion publique dans cette histoire, ce n'est pas le succès réel de l'opération mais son impact psychologique. Les textes qui évoquent les « neuf dieux de la guerre », mettent l'accent non pas sur les résultats militaires de l'opération mais sur la simplicité imaginée de ces jeunes gens, sur leur psychisme presque enfantin, tant il est simple. Dans les représentations qui sont faites d'eux, ces marins ne sont pas partis à la mort en pesant le pour et le contre, ou bien en déterminant par un raisonnement intellectuel que la victoire dépendait de leur sacrifice. Pour les journalistes et auteurs qui les célèbrent, ils sont partis dans un mouvement d'enthousiasme, sans désir de promotion ou de gloire, sans ego, presque impulsivement. Comme l'écrit l'historien américain James Dorsey, on les montre comme des personnes qui ne

cherchent pas à expliquer ou à comprendre leur geste. Ce sont des héros parce qu'ils sont concentrés sur un acte qu'ils accomplissent avec la pureté d'âme et l'innocence d'un jeune enfant[13]. C'est cette absence de calcul qui permet au récit de créer une forme de transcendance et de devenir aussi prégnant dans l'opinion populaire, au point de susciter un réel désir d'émulation. Le public est enthousiasmé par cette esthétisation d'une mort pure et presque irrationnelle dans son ingénuité, pur produit du sentiment et non de la pensée. Les mêmes tropes seront au cœur des rhétoriques sur les kamikazes trois ans plus tard.

Toutefois, cet esprit n'est pas encore celui des kamikazes. Jusqu'ici, cette glorification de la mort héroïque reste liée à l'idée de victoire, de succès. Or, comment imaginer qu'un pilote kamikaze, en 1944 ou 1945, pouvait croire que sa mort apporterait la victoire au Japon ?

Comme un joyau brisé

En fait, à partir de 1943 se met en place une nouvelle forme de célébration du sacrifice : celle d'une mort héroïque dans une situation désespérée, où il n'y a plus aucun espoir de victoire, un sacrifice pur en quelque sorte. Il s'agit alors de savoir bien mourir. Comme le dit un passage de la Chronique des Qi du Nord, un texte classique chinois compilé en 550-577, « mieux vaut partir comme un joyau qui se brise plutôt que de vivre comme une vulgaire poterie intacte » : mourir en héros plutôt que vivre en lâche. En japonais, les caractères pour « joyau brisé » se lisent gyokusai, un euphémisme poétique qui va rentrer dans le vocabulaire courant pendant la deuxième moitié de l'année 1943 pour désigner et encourager les suicides de masse dans les situations désespérées[14].

Le printemps 1943 marque un moment terrible pour l'armée japonaise : le 17 avril 1943, l'avion de l'amiral Yamamoto Isoroku a été abattu au-dessus des îles Salomon. La mort du plus grand stratège de la marine japonaise, celui en qui résidaient tous les espoirs, est tenue secrète plusieurs semaines et ses funérailles d'ampleur nationale ont lieu finalement à Tokyo le 5 juin dans une atmosphère lugubre en présence de tous les dirigeants militaires et des membres du gouvernement, une semaine après l'annonce de la reprise de l'île d'Attu par les forces américaines. Toutes proportions gardées, ces funérailles sonnent comme le jour de deuil de l'armée impériale, de même

que la reddition des troupes allemandes à Stalingrad avait sonné quelques mois plus tôt le jour de deuil de l'armée allemande. À Tokyo, les esprits les plus lucides ont sans doute compris que la victoire était désormais hors de portée. Les slogans et les titres des journaux deviennent d'un coup plus sombres, et l'inquiétude pèse sur le moral des civils comme des soldats[15]. Il faut donc une nouvelle action d'éclat pour galvaniser les esprits, quelque chose qui permette de surmonter la perte inestimable que vient de subir le Japon.

La bataille de l'île d'Attu va permettre de donner au Japon ses nouveaux héros. Attu est une petite île rocailleuse et enneigée qui fait partie des Aléoutiennes, les îles s'étendant vers l'ouest à partir de la pointe de l'Alaska, traversant le nord du Pacifique et une partie de la mer de Behring. Les Japonais pensent que c'est de cet archipel que les Américains ont envoyé des bombardiers sur le Japon en représailles de l'attaque de Pearl Harbor. Pour supprimer cette menace, ils envahissent les Aléoutiennes et surtout leur point le plus occidental, l'île d'Attu, en juin 1942. Il n'y a en fait presque personne dans cette région inhospitalière, et les Japonais s'en rendent maîtres sans opposition. Ils y installent une garnison de 2 600 hommes. Mais pour les Américains, cette garnison risque de devenir une base stratégique japonaise capable de lancer des attaques aériennes jusque sur la côte ouest des États-Unis. Ils se lancent donc, moins d'un an plus tard en mai 1943, dans la reconquête de l'île. Malgré un dispositif défensif efficace, les Japonais sont en forte infériorité numérique, et ne peuvent que reculer devant les troupes américaines. Retranchés au beau milieu de l'île, les Japonais manquent bientôt de vivres et de munitions. Leur commandant, le colonel Yamasaki Yasuyo, obtient confirmation de Tokyo qu'il ne peut espérer aucun secours. Les stratèges de Tokyo condamnent la garnison d'Attu, comme d'ailleurs ils condamneront par la suite nombre de leurs soldats isolés et encerclés dans les îles du Pacifique.

Yamasaki prend alors la décision de lancer tous ses hommes dans un dernier assaut désespéré contre les Américains, un assaut dont il sait pourtant qu'il ne peut déboucher sur aucune victoire. Plutôt que de se rendre, sa garnison mourra ainsi jusqu'au dernier combattant, en infligeant le plus de pertes possible aux forces américaines. C'est ce qui se produit : le millier de combattants japonais restant se rassemblent près de l'estuaire de Chichagof et attaquent en pleine nuit un hôpital de campagne et un poste d'intendance américain. La moitié des Japonais tombent face aux

Américains, pourtant pris par surprise. L'autre moitié, plutôt que d'être prise, se fait sauter avec ses propres grenades. Les Américains dénombreront 2 351 cadavres ennemis sur l'île, et ne feront prisonniers que 28 Japonais. Les pertes américaines sont lourdes : 600 morts et 1 200 blessés, c'est-à-dire 70 morts ou blessés américains pour 100 tués japonais, des statistiques qui prendront vite leur importance.

Passé l'annonce désastreuse de la défaite, les propagandistes de l'armée vont travailler à mettre en avant le sens des actions d'éclat lancées par les troupes japonaises pourtant vaincues. Ce suicide collectif devient au Japon un phénomène médiatique. C'est une action d'éclat d'un genre nouveau, différente des « bombes humaines » et des sous-mariniers précédemment encensés. Pour décrire cette mort non plus de soldats individuels mais d'une garnison toute entière, les journaux utilisent ce nouveau terme de gyokusai, « joyaux se brisant en mille éclats ». Là aussi, la glorification est immédiate : ce serait là la quintessence de l'esprit japonais, d'une mort héroïque et honorable. Des peintures commémoratives sont commandées aux grands peintres japonais : ce sera à cette occasion que Fujita Tsuguharu, aussi connu sous le nom de Léonard Foujita, peindra *Mort héroïque dans l'île d'Attu* (Attsu-tô gyokusai, 1943), son tableau de guerre le plus connu[16].

Les « joyaux brisés » d'Attu deviennent un modèle : graduellement, l'armée japonaise intègre ce type d'action parmi ses tactiques habituelles. L'état-major a une raison d'encourager les soldats à attaquer jusqu'à la mort : si ces attaques parviennent à égaler le taux de succès d'Attu, c'est-à-dire à toujours faire 7 soldats américains hors de combat pour 10 morts japonais, alors le Japon sera vainqueur, au prix d'une terrible arithmétique selon laquelle les Américains seraient incapables de supporter de telles pertes. Seul le peuple japonais, grâce à son esprit unique au monde, le *Yamato damashii*, l'esprit du Yamato, peut accepter pareils sacrifices, et l'ennemi pliera nécessairement devant le résultat de ce calcul morbide[17].

La tactique est rapidement adoptée. Les suicides collectifs de soldats japonais deviennent monnaie courante dans le Pacifique. Deux gyokusai ont lieu sur Bougainville le 30 octobre 1943, faisant 72 morts du côté japonais. Sur Tarawa, les 21 et 22 novembre 1943, les combats, d'une violence inouïe, obligent les Américains à déloger les Japonais de leurs abris aux lance-flammes. Ceux-ci répliquent parfois par des charges dont certaines à la mort. Les 4 700 combattants de la garnison japonaise vont mourir au combat ou se suicident plutôt que de se rendre (seuls 16 soldats japonais

sont faits prisonniers). Les Américains ont essuyé de leur côté des pertes lourdes avec près d'un millier de morts et plus de 2 000 soldats hors de combat. Mais l'exemple le plus terrible de cette tactique a lieu pendant la bataille de Saipan en juillet 1944. Le 9 juillet, les troupes américaines atteignent la pointe nord de l'île, où se sont retranchées les dernières troupes japonaises avec des milliers de civils qui espèrent qu'ils vont être protégés. Le gyokusai qui a lieu ici n'a plus rien d'une charge : ce sont des familles entières de civils qui se font sauter avec des grenades, ou se jettent du haut des falaises, plutôt que d'être capturées. De nombreuses femmes se jettent dans la mer, parfois leur bébé dans les bras. La falaise d'où se sont jetées ces femmes sera surnommée « banzai cliff » par les GI. La propagande japonaise terrorise les civils en leur décrivant en détails les terribles sévices que les troupes américaines de « diables blancs » feront subir aux populations japonaises. Ces « suicides » ne sont pourtant pas toujours volontaires : des témoins décriront des soldats japonais armés de baïonnettes poussant les civils à la mort du haut des falaises. Mieux vaut mourir que de tomber vivant aux mains de l'ennemi. Malgré son caractère atroce, le gyokusai de Saipan est glorifié dans la presse comme preuve de loyauté exemplaire. Ce n'est pas seulement le soldat japonais mais désormais le peuple tout entier qui comprend qu'il va devoir se battre jusqu'à la mort. On prépare déjà les esprits à la bataille finale. À partir d'août 1944, le gouvernement impose à tous les habitants du pays de s'entraîner au combat avec des lances en bambou pour repousser le futur ennemi quand il débarquera.

La propagande insiste en permanence sur « l'esprit » qui doit prédominer, « l'esprit de l'attaque », « la confiance dans la victoire », « la loyauté pour l'empereur », « la sincérité absolue », « l'obéissance aux supérieurs ». Pourtant, tout le monde sait qu'au milieu du XXe siècle, la supériorité du matériel militaire et les capacités logistiques font les victoires ou les défaites, plus que « l'esprit » des combattants ou le courage individuel des soldats. Comme si l'on pouvait vraiment compter sur l'intervention de forces surnaturelles, telles les vents divins qui sauvèrent le Japon des Mongols autrefois. Mais pour que le miracle se produise, il faut des victimes à immoler aux dieux. Le résultat d'une pareille logique se manifestera donc dans le gaspillage des vies japonaises dans les combats sans espoir contre les forces alliées dont la supériorité technologique s'affirme de manière irrémédiable.

Pourtant cet esprit belliciste et irrationnel était considéré par la propagande comme la quintessence de l'âme nippone. On fit donc appel à l'héroïsme d'un peuple entier à qui l'on vantait *ichioku gyokusai*, « cent millions d'éclats de diamants », autrement dit mourir tous ensemble jusqu'à l'anéantissement final.

Sur le plan tactique, ces attaques désespérées n'ont pourtant pas l'effet escompté. Au départ, il est vrai, cette nouvelle manière de combattre est très dangereuse pour les Américains : comment arrêter des soldats qui chargent au mépris de leur propre vie ? Mais, une fois la stupeur passée, un feu nourri peut suffire à annihiler l'ennemi avant qu'il ne réussisse à percer les lignes de défense. Pour les Alliés, ces charges ne peuvent s'expliquer que par un fanatisme suicidaire et insensé. Le peu de mérite qu'ils accordent à la tactique est perceptible dans le nom beaucoup plus prosaïque que les Américains donnent au gyokusai : une *banzai charge*. Par ailleurs, cette pratique de guerre a pour conséquence terrible de ne guère pousser les Américains à faire de prisonniers sur le champ de bataille : plusieurs cas signalés de soldats japonais blessés qui dégoupillent leur grenade au moment où ils sont découverts par les Américains, entraînant dans la mort leurs ennemis, ne poussent guère les soldats américains à la clémence vis-à-vis des prisonniers qui tombent vivants entre leurs mains.

Mi-1944, l'état-major impérial prend conscience de l'inefficacité des gyokusai et des pertes terribles qu'ils impliquent. Une nouvelle tactique est alors mise au point : au lieu de se rassembler en une dernière charge désespérée, les soldats doivent se disperser et se cacher profondément dans la jungle ou dans des grottes, afin de pouvoir frapper l'ennemi en petits groupes dès que possible. Il s'agit de pratiquer la guérilla en quelque sorte. Ce sont ces techniques déjà éprouvées à Guadalcanal qui seront appliquées sur Palau et Iwo Jima, provoquant des pertes conséquentes du côté allié. Elles deviendront systématiques aux Philippines puis à Okinawa. Mais, comme l'expliquait Mao Zedong, cette tactique ne fonctionne que si les troupes combattantes tiennent la campagne, sont « comme un poisson dans l'eau » vis-à-vis de la population locale, et isolent l'armée ennemie dans les villes. Les Japonais l'ont d'ailleurs appris à leurs dépens en Chine.

Or, dans la jungle, les soldats sont seuls. Cette nouvelle manière de faire la guerre, stupidement imaginée par un état-major qui refuse toujours de tirer les leçons de sa défaite, a aussi pour conséquence de laisser mourir d'épuisement les soldats dispersés par petits groupes, très vite à court de

munitions, de médicaments et de nourriture, sans qu'ils puissent escompter le moins du monde sur une aide de quelque sorte que ce soit. Plusieurs centaines de milliers de soldats japonais mourront ainsi de malaria, de dysenterie et plus simplement de faim[18] ! On donne le chiffre effrayant de 700 000 soldats japonais morts de faim pendant la guerre du Pacifique ! Plusieurs anciens combattants, devenus romanciers dans l'après-guerre, comme Noma Hiroshi, iront même jusqu'à évoquer des cas d'anthropophagie… Une grande partie des soldats portés disparus et dont les noms sont inscrits au sanctuaire de Yasukuni moururent ainsi dans des conditions atroces, victimes directes non pas du feu ennemi mais de l'incurie militaire de leur état-major. Certains purent s'en sortir en pratiquant dans des clairières un peu d'agriculture. Quelques survivants errant dans la jungle à moitié fous et coupés de tout contact avec le monde seront encore découverts jusque dans les années 1970…

Cette nouvelle tactique ne connaîtra pas au Japon la médiatisation des gyokusai. Et pour cause, elle est évidemment moins « glorieuse ». Elle fut même l'objet au lendemain de la guerre d'un oubli sélectif. Il était difficile d'expliquer que la grande armée impériale avait abandonné ses soldats et les avait laissé délibérément mourir de faim… Mais le terme de gyokusai restera en vigueur jusqu'à la fin de la guerre, pour désigner les morts collectives plus ou moins volontaires de civils et de soldats à Okinawa, dans les toutes dernières semaines de la guerre. Pour l'empereur et les dirigeants de l'armée et du pays, la seule chose qui comptait vraiment à leurs yeux, c'était la préservation du kokutai, le « corps de l'État », entendre par là, le maintien coûte que coûte de la suprématie de l'institution impériale. Et pour cela, ils étaient prêts à entraîner toute une nation dans une voie sans issue. Mourir dans une apothéose finale, dans ce qui ressemble à une forme de suicide généralisé devint la seule option laissée à une armée et à un peuple. La nation dans son ensemble était désormais prise dans un imaginaire qui la préparait au salut national dans une mort collective.

2

L'invention d'une tactique désespérée

Comment prend-on la décision d'envoyer sciemment à la mort ses meilleurs pilotes et de détruire ses meilleurs appareils ? Qui pourrait avoir la cruauté nécessaire pour sacrifier l'élite des jeunes hommes japonais au moment où la guerre semble, de toute évidence, déjà perdue ? Vu *a posteriori*, il paraît difficile de comprendre le processus qui mène à la mise en place de la tactique kamikaze, et qui en fait même le principal instrument de défense du Japon. Or, pour comprendre ce qui a pu amener le vice-amiral Ōnishi à proposer cette tactique et l'état-major à l'entériner, il faut se remettre dans le contexte de la guerre à l'automne 1944. Ce n'est pas une décision prise de manière abstraite et loin du front, c'est une mesure prise sur le champ de bataille, à un moment désespéré, dans un but très précis et dans un contexte particulier. Surtout, c'est une manœuvre supposée rester ponctuelle, pour soutenir une opération qui semble alors être la seule capable d'enrayer la marche inexorable des succès alliés.

Un avion mythique, le *Zéro*

En décembre 1941, quand le Japon déclare la guerre aux États-Unis et à ses alliés en attaquant Pearl Harbor, la marine japonaise possède une nette supériorité matérielle : c'est la flotte la plus puissante du Pacifique, assortie d'un des avions les plus modernes au monde, le fameux Zéro. Pourtant la fierté de la marine ne repose pas sur ses appareils embarqués mais sur ses

cuirassés. Depuis plusieurs années, le Japon s'est en effet attaché à construire les plus grands du monde. C'est chose faite avec le *Yamato*, lancé en 1940 et armé en décembre 1941, le plus grand navire de son temps, un cuirassé déplaçant 60 000 tonneaux et possédant l'armement le plus lourd jamais construit dans l'histoire. Le *Yamato* devient le vaisseau amiral de la flotte japonaise. Son navire-jumeau, le *Musashi*, entrera en opération en 1942.

En plus de son imposant cuirassé, la marine impériale possède en 1941 dix porte-avions, un nombre inégalé dans le Pacifique. En comparaison, au moment de Pearl Harbor, les États-Unis ne possèdent que sept porte-avions donc seulement trois sont déployés dans le Pacifique. La flotte aéronavale japonaise est conçue autour de certains des meilleurs appareils embarqués de leur époque : le chasseur embarqué Mitsubishi A6M (le célèbre Zéro), le bombardier Mitsubishi G3M à la portée et la vitesse inégalée au début du conflit, et le meilleur hydravion du monde, le Kawanishi H8K. Les pilotes de la marine, eux aussi, font partie des meilleurs du monde : leur entraînement long, rigoureux et efficace, une sélection sévère, et l'habitude du combat acquise pendant la guerre sino-japonaise leur donnent un avantage certain. L'efficacité japonaise est telle que ses avions sont les premiers à couler un cuirassé ennemi en mer, le HMS *Prince of Wales*. Avec le croiseur de bataille HMS *Repulse*, ce sont deux pièces maîtresses de la marine britannique qui sombrent sous le feu de l'aviation embarquée japonaise, au large de la Malaisie, quelques jours après Pearl Harbor, prouvant la vulnérabilité des navires de guerre s'ils ne sont pas accompagnés d'une protection aérienne efficace.

Au début du conflit, la flotte japonaise constitue donc une force redoutable. Mais les Alliés sont prompts à trouver des failles dans les fleurons de l'aviation embarquée japonaise. Dans leur ensemble, les appareils souffrent d'un manque de blindage et d'équipement défensif. Rapidement, les Alliés parviennent à leur opposer des avions mieux armés, mieux protégés, qui rapidement effacent l'écart avec les appareils japonais.

L'exemple du Zéro montre comment les alliés parviennent à rapidement renverser la donne. Le Mitsubishi A6M, a été surnommé Zéro en référence au chiffre des unités de son année de lancement : l'année « zéro », le 2 600e anniversaire de la fondation de la dynastie impériale japonaise par l'empereur mythique Jinmu, c'est-à-dire 1940. Conçu en 1937 par l'ingénieur-chef des usines Mitsubishi, Horikoshi Jirō, c'est au moment de

sa mise en activité un chasseur-bombardier embarqué polyvalent et le plus efficace de sa génération, surtout grâce à son autonomie qui lui permet un rayon d'action de 2 600 km. En tout, près de 11 000 Zéro seront construits pendant la guerre. Le capitaine Eric « Winkle » Brown, pilote d'essai en chef de la Royal Navy écrira dans *Duel in the Sky* qu'il s'agit, pour lui, du meilleur chasseur toutes catégories jusqu'au début 1943. Comme chasseur naval, peu d'avions seront capables de le supplanter jusqu'en 1945 : seuls, le Grumman F6F Hellcat, introduit en 1943, construit à plus de 12 000 exemplaires par l'armée américaine, le North American P-51 Mustang, qui s'illustre surtout en Europe et est utilisé relativement tardivement dans le Pacifique, ou le Vought F4U Corsair, chasseur-bombardier encore utilisé pendant la guerre de Corée sont capables de rivaliser avec le Zéro[1].

En réalité, le F6F Hellcat et le F4U Corsair ont été délibérément conçus pour contrer le Zéro, dont les Américains découvrent le potentiel à Pearl Harbor[2]. Au départ, il leur est très difficile d'en déceler les faiblesses : l'avion est bien sûr un secret militaire jalousement gardé, et les pilotes japonais ont pour ordre de réduire en miettes tout Zéro venant à s'écraser. C'est un accident qui permettra enfin aux Américains d'examiner un Zéro de près : la capture d'un appareil quasiment intact en juillet 1942 dans les Aléoutiennes, surnommé « Akutan Zero » du nom de l'île où il est trouvé, ou « Koga Zero », du nom de son pilote mort dans le crash. L'avion, remis en état de vol, est admiré pour sa perfection technique (en particulier ses rivets affleurant limitant sa résistance aérodynamique). Mais les vols réalisés avec l'appareil permettent surtout de mettre au point des tactiques spécifiquement étudiées pour exploiter les faiblesses du modèle : un défaut dans les virages à droite, des commandes devenant rigides à des vitesses supérieures à 200 nœuds (370 km/h), un carburateur pouvant se couper pendant les accélérations négatives[3]. À partir de 1943, c'en est fini de la supériorité du Zéro, et les Japonais peinent à mettre en service des nouveaux appareils.

Pourtant, les ingénieurs japonais continuent d'innover mais opposent trop tard aux avions américains leur nouveau chasseur, le Kawanishi N1K Kyōfū (« George » pour les Alliés[4]), beaucoup mieux protégé, et capable de résister aux nouveaux appareils américains. Imaginé comme le successeur du Zéro, le Kyōfū *alias* George aurait graduellement dû le remplacer totalement, mais le Japon ne put le produire en nombre suffisant. Seuls 428 appareils sortiront des usines japonaises, et le Zéro restera finalement en

production jusqu'en 1945. Les Japonais sont freinés par plusieurs facteurs : leur manque de matières premières tout d'abord, à laquelle vient s'ajouter une réduction de la production industrielle due aux bombardements alliés. De plus, la formation des nouveaux pilotes prend du temps : l'entraînement particulièrement long fait qu'il faut au moins deux ans pour former un pilote japonais de porte-avions. À ce rythme, il est impossible de renouveler les effectifs perdus au cours des batailles. Au fur et à mesure que la guerre progresse, le niveau technique des pilotes baisse, au point que la bataille de la mer des Philippines au large des îles Mariannes (19-20 août 1944) est surnommée « Great Marianas Turkey Shoot » par les Américains : le « grand tir aux pigeons des Mariannes ». Le Japon y perd le tiers de ses porte-avions engagés et presque tous les avions impliqués.

C'est donc une marine japonaise endolorie et amoindrie qui doit, en automne 1944, livrer ce qui s'avère l'une des opérations majeures de la guerre du Pacifique : la bataille du Golfe de Leyte. C'est la plus grande bataille aéronavale de l'histoire, qui intervient au moment où, à la suite d'une série de graves défaites, le Japon tente d'empêcher les forces américaines de débarquer aux Philippines.

Tout avait bien commencé

Pourtant, la guerre du Pacifique avait bien commencé pour le Japon, qui après l'attaque de Pearl Harbor, avait connu une belle série de victoires. Après le débarquement japonais le 8 décembre 1941 en Malaisie, les succès s'enchaînent : un à un, les Japonais s'emparent de points stratégiques tenus par les puissances occidentales, qui n'arrivent pas à les arrêter. Le 25 décembre 1941, Hong Kong tombe, suivi de Singapour. En février-mars 1942, les Japonais chassent les Américains des Philippines, et le général Douglas MacArthur est contraint de se réfugier en Australie. Les Alliés reculent, abandonnant Bali, Timor, Java, la ville de Rangoon en Birmanie britannique, et celle de Bandoeng dans les Indes néerlandaises. Le front japonais s'étend peu à peu. Or le Japon manque de lignes d'approvisionnement fiables, ce qui force les soldats à se nourrir sur l'habitant, favorise les brutalités sur les populations civiles et provoque la mort de prisonniers de guerre lors de marches forcées, comme celle de Bataan en avril 1942 (une vingtaine de milliers de prisonniers philippins et

américains meurent d'épuisement et de mauvais traitements). Le 18 avril 1942, les États-Unis lancent une riposte à Pearl Harbor : un raid sur Tokyo, dit « raid de Doolittle », qui fit peu de dégâts mais la démonstration que l'ennemi était vulnérable sur son propre sol. Mais dans cette première partie de la guerre, le Japon domine de façon évidente.

La situation commence à se renverser dès la bataille de la mer de Corail, le 7 et 8 mai 1942. C'est la première bataille purement aéronavale de l'histoire, qui se solde par une victoire tactique du Japon en termes de navire coulés. Mais d'un point de vue stratégique, c'est un succès pour les Alliés : les Japonais ont perdu quatre porte-avions qui ne pourront pas participer à la bataille de Midway les 4 et 5 juin 1942. Là, les Américains parviennent à s'imposer dans cette gigantesque bataille navale autour d'une petite île au centre du Pacifique, notamment en perçant les codes radio japonais. À Midway, l'avance japonaise est stoppée et cet échec scelle la fin de la supériorité des forces japonaises dans le Pacifique. Les Japonais ont déjà perdu une grande partie de leurs meilleures unités aéronavales alors que la production américaine continue à croître. L'amiral Yamamoto Isoroku, le chef de la marine impériale avait pourtant prévenu : attaquer les Américains, c'est comme « sauter dans le vide » sans savoir quand la chute s'arrête. À partir du début des hostilités contre les Alliés, « j'aurai six mois pour caracoler », avait-il expliqué. Après c'en sera fini et il faudra négocier. Yamamoto a vu juste. Il sait que si la guerre devait traîner, le Japon ne pourrait s'en sortir étant donné la différence de potentiel militaire et économique avec les États-Unis. À partir de l'été 1942, les Japonais sont partout contraints à la défensive. Mais Tokyo ne négocie pas pour autant.

Pour la première fois depuis le début de la guerre, les Alliés regagnent du terrain : d'une stratégie purement défensive, ils passent à l'offensive. Les Américains débarquent à Guadalcanal, qui sera disputé pendant près de six mois, avant d'être abandonné par les Japonais le 9 février 1943. Cette défaite n'est que le début d'une série noire pour le Japon, qui perd son plus grand chef, Yamamoto Isoroku, abattu dans son avion le 16 avril 1943. L'événement est plus que symbolique. L'appareil qui le transportait en tournée d'inspection a été repéré par les Américains qui sont parvenus à décoder le plan de vol. Il est abattu par trois chasseurs au-dessus de l'île de Bougainville. Le Japon a perdu définitivement la suprématie aérienne dans la guerre.

Dès lors, les défaites s'enchaînent. Personne ne peut plus arrêter une guerre qu'il est toujours plus facile d'entamer que de conclure. Une à une, les îles du Pacifique tombent aux mains des Alliés, et, fin 1943, ces derniers ont repris presque tous les archipels mineurs. De janvier à juillet 1944, les Alliés livrent bataille en Nouvelle-Guinée et débarquent aux îles Marshall. Dépassée, la marine japonaise ne fait plus que reculer, avec des résultats parfois tragiques : des troupes japonaises sont abandonnées, toutes lignes de communications coupées, sur des îles isolées. Il faut continuer à se battre jusqu'au bout, jusqu'à l'épuisement des forces et des ressources. C'est ce qui se passe sur l'atoll de Wotje. Cette petite base japonaise ne subit que quelques bombardements alliés pendant la guerre, mais elle est coupée à partir de début 1944 de toutes les lignes de ravitaillement japonaises. Il est impossible d'évacuer. La moitié de la garnison japonaise de l'île mourra de faim en attendant la défaite du Japon, sans que les Alliés aient jamais mis le pied sur Wotje.

En 1944, sur le continent, l'armée de terre japonaise est elle aussi engagée sur plusieurs fronts, menant des offensives coûteuses en hommes et en ressources. Embourbée depuis 1937 dans le conflit sino-japonais, elle doit également faire face aux Britanniques cantonnés en Birmanie et en Inde. Au lieu de consolider ses positions, l'armée japonaise continue à privilégier l'attaque de la Birmanie tout au long du printemps 1944, espérant en finir avec la menace britannique. En même temps, elle tente de mettre un terme à la guerre en Chine en lançant une grande offensive, baptisée Ichi-gō, pour tenter d'écraser une bonne fois pour toutes les forces de Tchang Kaï-shek. L'offensive en Birmanie conduit les Japonais jusqu'aux portes de l'Inde britannique, mais se solde par un échec total. Repoussés dès l'automne 1944 dans la jungle birmane, les soldats japonais, malades, affamés et épuisés, se replient péniblement. En Chine, l'opération Ichi-gō se solde par une victoire militaire japonaise, ouvrant la route vers l'Indochine française, déjà sous contrôle militaire japonais. Mais elle n'a pas pu assurer la victoire finale en Chine, ni parvenir à mettre un terme aux raids aériens américains qui partaient du continent, et les gains territoriaux ne font que conduire l'armée japonaise à disperser encore plus ses forces.

Dans le Pacifique, après la perte des Marshall, les Japonais changent de stratégie. Il s'agit maintenant de rassembler les forces restantes en une ligne de défense absolue allant des îles Ogasawara, traversant les Mariannes, et les Carolines occidentales pour aller jusqu'à la Nouvelle-Guinée

occidentale. Cette ligne doit être défendue à tout prix, mais déjà, c'est un objectif illusoire : les forces japonaises ne sont plus capables de tenir. Les transports de troupes et de ravitaillement sont coulés par les sous-marins ou les avions américains de plus en plus nombreux dans le ciel. Elles battent en retraite progressivement et abandonnent l'archipel des Salomon, des Gilbert, des Marshall et de Rabaul.

Du côté allié, l'offensive continue. Le but est maintenant l'occupation du Japon, si nécessaire par un débarquement. Deux stratégies concurrentes ont été proposées : celle de MacArthur, qui prévoit la reprise des Philippines, la prise d'Okinawa, puis l'invasion du Japon, et celle de l'amiral Chester W. Nimitz, qui préconise d'éviter les Philippines, et de s'emparer plutôt de Taïwan et d'Okinawa pour s'en servir comme base pour l'attaque du Japon. Ce sera finalement la stratégie de MacArthur qui l'emportera : il pourra donc enfin venger l'affront qu'il a subi en 1942, et tenir la promesse qu'il avait faite aux Philippins de revenir les libérer. De juin à juillet 1944, la bataille fait rage dans la mer des Philippines. Les Japonais activent un plan de défense, l'opération A, destinée à protéger le périmètre défensif le plus essentiel. Mais la bataille est à sens unique : la marine impériale perd l'essentiel de sa force de frappe en termes d'aviation embarquée dans le fameux « tir aux pigeons ».

Les pertes japonaises sont telles qu'elles nécessitent une réorganisation totale de la force aérienne. La 1re flotte aérienne[5], qui a perdu la moitié de ses effectifs, est déplacée, et sous les ordres du vice-amiral Teraoka Kempei doit mettre en place dans l'urgence des bases aériennes de fortune dans les Philippines. L'organisation des groupes aériens, en japonais kōkūtai, jusqu'alors composés d'un mélange de chasseurs, de bombardiers et de transports aériens, est simplifiée : le 201e kōkūtai regroupe tous les chasseurs, le 761e les bombardiers, tandis que les chasseurs de nuit et les avions de reconnaissance sont regroupés dans le 153e. Début août, il reste à la Marine 257 chasseurs et bombardiers dans les Philippines, mais beaucoup d'entre eux ne sont pas en état de voler. Fin septembre, le vice-amiral Teraoka estime qu'il ne lui reste qu'une centaine d'appareils utilisables dans la 1re flotte aérienne.

L'Opération *Shō* ou comment les Japonais pensaient leurrer les Américains

À l'automne 1944, le Japon est à bout de souffle quand les Américains lancent l'assaut sur les Philippines. La marine japonaise a perdu une grande partie de ses navires, et n'a plus qu'une poignée d'avions à sa disposition. Les victoires américaines ont réduit à peau de chagrin ce qui était, quelques années plus tôt, l'une des marines les plus puissantes et les plus modernes du monde.

Le 20 octobre, les troupes de la 6e armée menées par MacArthur débarquent sur les plages de Leyte. Elles sont soutenues par la flotte du vice-amiral Thomas C. Kinkaid, la VIIe flotte, et par celle de l'amiral William F. Halsey, la IIIe flotte, un peu plus distante. Kinkaid et ses hommes sont sous le commandement de MacArthur en tant que commandant des forces alliées dans le sud-ouest du Pacifique (Supreme Allied Commander Southwest Pacific), tandis que Halsey répond à l'amiral Nimitz, commandant en chef de la zone océanique Pacifique.

C'est alors que les Japonais mettent sur pied une stratégie de contre-attaque, qui pourrait – espèrent-ils – sinon renverser le cours de la guerre, du moins freiner suffisamment les Alliés pour qu'une paix puisse être négociée avant un débarquement sur le sol japonais. Le plan qui va être appliqué s'appelle opération Shō, « Victoire ». Mis sur pied par l'amiral Toyoda Soemu, commandant en chef de l'aéronavale japonaise, il repose sur une manœuvre de diversion chargée d'écarter au moins une partie des porte-avions américains pour que deux puissantes flottes japonaises partant de Brunei puissent prendre d'assaut les zones de débarquement. Le vice-amiral Ozawa Jizaburō est chargé d'attirer les porte-avions américains vers le nord, privant MacArthur de soutien aérien, et laissant la voie libre à la force centrale, celle du vice-amiral Kurita Takeo, qui contient à la fois le Yamato et le Musashi, et à la force sud commandée par les vice-amiraux Nishimura Shōji et Shima Kiyohide.

Cette stratégie est destinée à pallier le manque de navires et d'avions de la marine japonaise. Il est impensable qu'avec les quelques navires qu'il lui reste, le Japon puisse vaincre la IIIe et la VIIe flottes, bien supérieures numériquement. Mais le *Yamato* et le *Musashi* possèdent une telle force de frappe qu'ils seraient capables à eux seuls de détruire les transports et les forces amphibies américaines – si ceux-ci étaient laissés sans protection aérienne efficace. Les quelques navires d'Ozawa, un porte-avions, trois porte-avions légers, et deux cuirassés convertis avec des pistes d'atterrissage, sont tout ce qu'il reste de la flotte japonaise de porte-avions.

Même s'il lui était impossible de vaincre à elle seule les IIIe et VIIe flottes, la flotte d'Ozawa représente malgré tout une menace crédible. Il est donc possible que Halsey et Kinkaid mordent à l'hameçon et pourchassent la flotte nord, laissant le champ libre aux flottes de Kurita, Shima et Nishimura[6].

Mais les Japonais ne comptent pas seulement sur la ruse de Toyoda pour le succès de l'opération Shō : la 1re flotte aérienne, commandée par le vice-amiral Ōnishi Takijrō, doit elle aussi affaiblir les porte-avions américains, avec l'aide de la 2e flotte du vice-amiral Fukudome Shigeru, qui doit venir de Taïwan. L'attaque étant prévue pour le 25 octobre, les différents kōkūtai qui composent la 1re flotte aérienne se tiennent fin prêts. C'est alors que le 19 octobre, l'amiral Ōnishi se rend sur la base du 201e kōkūtai, unité aérienne d'élite dans les Philippines, pour proposer son plan afin de maximiser l'effet des quelques avions restants : l'emploi de « forces d'attaque spéciales ».

Ōnishi Takijrō, le « père » des kamikazes

Né en 1892, Ōnishi, est entré dans l'histoire comme le « père des kamikazes », mais, tout du long de sa carrière, il s'est distingué comme l'un des officiers les plus modernes et les plus innovateurs de la marine japonaise. Il fut de ceux qui furent très tôt convaincus de l'importance de l'aviation embarquée. Né dans une famille issue de samouraïs dans le village d'Ashida (dans le département de Hyōgo, au centre ouest de l'île principale du Japon) c'est un élève brillant que l'on oriente naturellement vers une carrière militaire prestigieuse. Il intègre donc l'Académie navale impériale à Etajima, qui forme l'élite de la marine impériale. Posté à la division aérienne de la marine toute nouvellement formée, il fait partie des premiers pilotes à comprendre l'importance du rôle que va jouer l'aviation dans les combats modernes. En 1916, alors que le Japon est engagé dans la Première Guerre mondiale au côté de l'Angleterre dont il est l'allié, Ōnishi est l'un des premier pilotes à servir sur le porte-hydravions *Wakamiya-maru*, un ancien navire russe modifié, capable de transporter quatre appareils. Au lieu d'une piste d'envol, il est équipé d'une grue capable de déposer les hydravions sur l'eau et de les récupérer après une mission. Lorsque le *Wakamiya-maru* est envoyé combattre une forteresse allemande sur la côte

chinoise, près de Qingdao, Ōnishi participe avec deux autres pilotes à une sortie au cours de laquelle il coule d'une de ses bombes un mouilleur de mines allemand. Déjà, Ōnishi a pu constater de ses propres yeux la puissance de l'aviation contre des navires mal protégés. Après la guerre, il rejoint les renseignements navals, et dans ce cadre, sera entre autres envoyé à Hawaii pour étudier la base américaine de Pearl Harbor, ce qui plus tard lui vaudra un rôle central dans l'attaque de décembre 1941.

Nommé contre-amiral en novembre 1935, il reçoit le commandement de la 11e flotte aérienne sur Taïwan à Takao (Kaoshiung). Son expertise lui vaut d'être nommé responsable d'une partie des détails techniques pour l'élaboration du plan d'attaque de Pearl Harbor, sous les ordres de l'amiral Yamamoto. Fait intéressant, Ōnishi n'était pas personnellement favorable à l'attaque de Pearl Harbor, convaincu du fait que les États-Unis risquaient de s'engager contre le Japon dans une guerre à grande échelle, et que leurs ressources bien supérieures risquaient de conduire le Japon à une défaite inévitable et totale. Sa 11e flotte aérienne participe pourtant aux opérations, menant l'attaque conjointe sur les forces américaines aux Philippines depuis la base de Taïwan. Il est une nouvelle fois promu, devenant vice-amiral en 1943. Le 17 octobre 1944 il vient prendre le commandement de la 1re flotte aérienne dans les Philippines du Nord[7].

C'est donc un officier brillant, respecté, et novateur, qui se pose le 19 octobre près de la petite ville de Mabalacat dans les Philippines, mais un officier qui a tout juste eu le temps de prendre la place de l'ancien commandant de la 1re flotte, le vice-amiral Teraoka. Sa présence à Mabalacat, loin de l'état-major à Manille, surprend les officiers du 201e kōkūtai : ce ne peut être que pour une affaire extrêmement grave qu'il s'est ainsi déplacé. Si les sources écrites datant d'octobre 1944 ont été pour la plupart perdues, on possède des témoignages capitaux permettant de reconstituer le processus de décision de cette soirée. Ce sont ceux du capitaine Inoguchi Rikihei, premier officier d'état-major d'Ōnishi, et du commandant Nakajima Tadashi, agent d'opérations aériennes du 201e kōkūtai, recueillis par Roger Pineau, membre de l'U.S. Strategic Bombing Survey et collaborateur à la rédaction de l'*History of United States Naval Operations in World War II*, et publiés par le United States Naval Institute en 1958 sous le nom *Divine Wind – Japan's Kamikaze Force in World War II*. Ce livre représente une source précieuse d'informations sur la mise en place de la tactique, par des hommes présents sur place lors de cette

réunion du 19 octobre. Il convient cependant d'user de prudence, Inoguchi et Nakajima ayant souvent tendance à justifier la mise en place de la tactique kamikaze.

Inoguchi avait été envoyé comme conseiller depuis l'état-major à Manille auprès du commandant du 201e kōkūtai, le commandant Tamai Asaichi, un ancien camarade d'académie. C'est donc avec surprise et inquiétude que Tamai et Inoguchi accueillent Ōnishi sur la base de Mabalacat, et l'accompagnent jusqu'au quartier-général de la base, une petite maison carrée de deux étages. Le lieutenant-commandant Yoshioka, officier d'état-major de la 26e flottille aérienne (*kōkū sentai*) et les deux commandants d'escadrilles les lieutenants Ibusuki et Yokoyama sont aussi appelés. Avec le lieutenant Moji Chikanori, aide de camp d'Ōnishi, ce sont six hommes qui vont devoir décider de la meilleure façon d'utiliser les maigres forces de la 1re flotte aérienne pour accomplir l'opération Shō[8].

Il ne reste en effet qu'une poignée d'hommes pour rendre inopérants les porte-avions de Halsey et Kincaid pendant au moins une semaine, pour que la flotte de Kurita puisse traverser le golfe de Leyte et réduire les plans d'invasion américains à néant. La 1re flotte aérienne ne compte plus comme chasseurs que ceux regroupés dans le 201e kōkūtai : trente avions de chasse en condition de combat (surtout des Zéro), et une vingtaine de bombardiers opérationnels : des bombardiers-torpilleurs de type Nakajima B6N Tenzan (« Jill »), des bombardiers bimoteurs Mitsubishi G4M (« Betty ») et des bombardiers en piqué Yokosuka D4Y Suisei (« Judy »)[9].

La 2e flotte aérienne, à Taïwan sous les ordres de Fukudome, doit bien se joindre à eux, mais elle vient de subir de lourdes pertes pendant le bombardement de Taïwan. Il n'est pas certain que cet apport puisse suffire à peser dans la balance contre les porte-avions américains. Ōnishi propose alors une façon radicale de maximiser l'efficacité de cette poignée de chasseurs : écraser volontairement des avions de chasse rapides, portant une charge explosive de 250 kg, sur le pont des bâtiments ennemis. Normalement, un seul chasseur ne peut pas avoir un effet décisif sur un navire d'un tonnage comparable à un porte-avions, mais sa vitesse, le poids de l'avion, et le fuel qui s'embrase s'ajoutant à l'explosion peut en faire une véritable bombe humaine au pouvoir décuplé. Même si le 201e kōkūtai ne compte plus que quelques dizaines de chasseurs, cette tactique pourrait potentiellement leur permettre d'assurer le succès de l'opération Shō[10].

Le choc frontal : une idée qui a fait son chemin

La technique n'est pas totalement nouvelle. En réalité, elle s'inspire de plusieurs rapports d'incidents où des pilotes, bien avant la bataille des Philippines, avaient écrasé plus ou moins volontairement leurs avions contre des structures ennemies, produisant souvent de grands dégâts. Le premier cas répertorié par les Américains de pilote japonais choisissant délibérément de s'écraser avec son avion sur un navire date du 26 octobre 1942, après la prise de Guadalcanal par les Alliés. Pendant la bataille de Santa Cruz, le destroyer *Smith*, faisant partie de la Task force 61 escortant le porte-avions *Enterprise*, est touché de plein fouet par un bombardier-torpilleur Nakajima B5N (« Kate »), vers 11 h 48. D'après le journal de bord du *Smith*, le pilote, voyant que son avion en feu ne lui permettrait pas de rentrer, plonge sur le pont avant du côté bâbord, détruisant plusieurs batteries anti aériennes. Le fuel répandu sur le pont est à l'origine d'un incendie qui ne peut être éteint que grâce à l'aide des navires environnants et qui fait 28 morts. Dans les documents américains postérieurs à la guerre, ce fait d'arme est cité comme la « première attaque kamikaze de l'histoire[11] ».

Or cette désignation est impropre. La particularité des attaques « spéciales » japonaises, dont le groupe Shinpū ou Kamikaze est le premier exemple, est qu'elles sont dès le début conçues comme des attaques impliquant la mort du pilote, suivant une tactique explicite ordonnée par la hiérarchie. Les pilotes partaient avec l'intention de frapper de leur appareil et de leur corps un navire ennemi. L'action subie par le Smith en 1942 est bien différente : le pilote du bombardier en question, s'apercevant que son avion de toute façon fortement endommagé ne pouvait pas lui permettre de revenir en vie à sa base, avait en quelque sorte choisi de donner un sens à sa mort imminente en essayant de couler le *Smith* (si, bien sûr, il s'agissait bien qu'une manœuvre volontaire du pilote et non d'une perte de contrôle). Il ne s'agissait ni d'une tactique enseignée aux pilotes, ni d'une politique officielle de l'armée.

Un pilote japonais, Nakamura Sadeo, membre du 293e kōkūtai à Manille (base de Nichols Fields), expliquera plus tard pendant son interrogatoire par l'armée américaine, après la défaite, que ces attaques n'avaient lieu que lorsque le pilote savait qu'il ne pouvait pas s'en sortir, par exemple quand une partie de la structure portante avait été détruite par les coups portés par

l'ennemi ou que l'avion était en feu. Assez souvent, les pilotes choisissaient alors de provoquer le plus de dégâts possible aux navires ou appareils ennemis. Pour Nakamura, c'était un geste spontané du pilote, non planifié. Mais l'idée du sacrifice individuel pour la patrie ou pour les camarades, dans le feu de l'action, n'est pas spécifique à l'armée japonaise Un autre pilote japonais, Sakaki Saburō, parle d'ailleurs de « convention tacite » que tous les pilotes pratiquent, aussi bien les Alliés que les Japonais[12]. On trouve dans les récits de guerre de toutes les nations des récits de ce type. Il semble d'ailleurs qu'en 1940 quelques pilotes français se soient ainsi jetés sur des appareils allemands en plein ciel, et, en juin 1942, en pleine bataille de Midway, on rapporte qu'un pilote américain dont l'avion est endommagé se lance sur un croiseur japonais et en détruit la tourelle de commandement.

D'ailleurs ces techniques spontanées dites de *tai-atari* ou choc corporel ne signifient pas forcément la mort du pilote, contrairement aux attaques dites « spéciales ». Nakajima, l'un des co-auteurs de *The Divine Wind*, rapporte un incident étonnant où le pilote japonais a non seulement survécu mais est parvenu à ramener son appareil à sa base. Au cours de la bataille des Philippines, les chasseurs de nuit Nakajima J1N Gekkō (« clair de lune »), « Irving » pour les Alliés, avaient beaucoup de difficulté à tenir en respect les B-24 ennemis. Le 5 septembre 1944, le sous-officier Nakagawa Yoshimasa, voyant qu'un B-24 allait encore une fois s'échapper intact, précipite son avion sur lui, tranchant le flanc de l'appareil avec son hélice. Le B-24 s'écrase alors sur Samara, tandis que Nakagawa, blessé à l'œil, la vitre de son cockpit réduit en miettes, parvient à poser son avion miraculeusement sur la piste[13].

Très souvent, ces chocs directs s'avèrent efficaces. C'est en tout cas ce qui est rapporté aux plus hauts échelons de la hiérarchie. Le lieutenant-colonel Tanaka Kōji, officier d'état-major dans l'armée de terre impériale assiste ainsi à nombre de chocs volontaires entre des Kawasaki Ki-61 Hien (Hirondelle) dits « Tony » et des B-17 et B-24. Il raconte aussi un raid extrêmement réussi de la part de quatre appareils en mai 1944, où ces techniques auraient permis à des chasseurs de couler un navire ennemi de gros tonnage. Ce succès, rapporté au haut commandement, vaut des récompenses posthumes aux pilotes.

Mais cette mission permet déjà de mettre en évidence l'un des problèmes de ce type d'opération. L'absence de survivants du côté japonais fait que sa réussite tend à être grandement exagérée : les résultats sont rapportés par

des observateurs souvent situés assez loin, qui ne voient pas forcément très clairement les résultats. En effet, du côté américain, aucune trace d'un tel succès. La seule attaque semblant correspondre est celle de quatre Kawasaki Ki-45 Toryū (tueur de dragon), dits « Nick », contre un groupe de navires de débarquement américains, protégés par le destroyer *Sampson* DD 394 près de l'île de Biak. L'un d'entre eux aurait effectivement essayé de s'écraser sur le *Sampson*, mais l'aurait raté. L'appareil, volant au ras des flots, aurait touché la mer de son aile à une centaine de mètres du navire, provoquant une boule de feu qui n'a finalement fait que deux morts et peu de dégâts matériels[14]. Or la version rapportée à la hiérarchie, celle de Tanaka, fait état d'un navire coulé.

Des résistances…

Tanaka va même plus loin : croyant à ces succès, il rédige pendant l'été 1944 un rapport élogieux de ces tactiques qu'il adresse au plus haut niveau de l'état-major de l'armée de terre. Pour lui, ces techniques sont manifestement plus efficaces que les autres, et l'usage doit donc en être généralisé. Mais loin d'enthousiasmer la hiérarchie, cette recommandation fait naître un vif débat. Un schisme se creuse entre deux partis : ceux qui préfèrent laisser l'initiative de ce genre d'action aux pilotes, en les récompensant de manière posthume, et ceux qui veulent en faire une tactique de l'armée impériale en mettant au point un entraînement spécifique pour ce type de missions. L'inspecteur général de l'aviation de l'armée de terre, le général Anami Korechika, qui est responsable de la planification et de l'entraînement, et son délégué, le lieutenant-général Kawabe Torashiro, refusent catégoriquement d'en faire un ordre ferme pour les pilotes, lorsque Tanaka le leur propose en juin 1944.

Mais un mois plus tard, en juillet, le général Anami se ravise : il envoie une lettre aux responsables des écoles de pilotages de l'armée de terre pour leur demander de sélectionner des pilotes volontaires pour des missions d'attaque spéciales. 50 volontaires se présentent immédiatement, puis 60 autres en août. À l'automne 1944, quand les kamikazes de la marine frappent pour la première fois, ceux de l'armée de terre sont encore à l'entraînement[15]. Mais il est clair qu'Ōnishi, lorsqu'il propose aux pilotes du

201e kōkūtai de former des escadrons-suicide, n'est pas le premier à avoir sérieusement pensé à généraliser la technique du *tai-atari* spontané.[16]

Un autre facteur joue un rôle important dans la décision d'Ōnishi : juste avant qu'il n'arrive aux Philippines, une action d'éclat a apparemment démontré que les pilotes étaient prêts à accepter une telle tactique. C'est un exemple particulièrement frappant, parce que le pilote qui s'est écrasé volontairement contre un porte-avions, n'est autre qu'un officier de très haut rang, un contre-amiral, Arima Masafumi. D'après Inoguchi, Ōnishi non seulement connaissait cet épisode, mais il y aurait fait explicitement référence lorsqu'il présenta son plan de forces d'attaque spéciales.

Le contre-amiral Arima était le commandant de la 26e flottille aérienne à Manille. Éduqué en Angleterre, il avait commencé son entraînement militaire dans la marine britannique avant de rentrer au Japon. Selon les sources japonaises, c'était un officier très apprécié de ses hommes, qui comprenait les problèmes auxquels ils sont confrontés à la fin de la guerre. En particulier, Arima s'aperçoit qu'il est devenu impossible de remplacer les effectifs tant les pertes sont terribles. Les nouveaux pilotes, entraînés trop rapidement et pilotant des avions en mauvais état, étaient en effet extrêmement vulnérables. Un tiers d'entre eux ne survivaient pas à leur voyage du Japon jusqu'aux Philippines lors de leur déploiement, victimes non seulement des avions ennemis mais aussi des défaillances techniques de leurs propres appareils[17]. Les matières premières, l'aluminium surtout, faisaient défaut et le montage des appareils était souvent confié à des étudiants. Selon Kuwahara Yasuo, environ 15 % des avions construits ainsi se désintégraient en plein ciel[18] !

D'après les rapports officiels, Arima, écœuré par ce gâchis, décide le 15 octobre 1944 (selon les versions, cette date varie) de commander lui-même une sortie contre un groupe de porte-avions américains entre Luzon et Taïwan. C'est bien sûr un geste inhabituel de la part d'un officier de son rang, qui ne se risque d'habitude pas à monter à bord d'un appareil lors d'une attaque contre l'ennemi. Il aurait annoncé son intention de ne pas rentrer vivant, arrachant l'insigne de rang de son uniforme avant de décoller. Selon les rapports japonais, son Mitsubishi G4M « Betty » ayant été touché, il aurait ordonné au pilote de s'écraser contre le porte-avions USS *Franklin*.

Pour la marine japonaise, c'est un héros, et il est promu de manière posthume au grade de vice-amiral. Dans la presse, il sera donné comme le premier des kamikazes, et en effet, son histoire semble bien constituer le

prototype d'une sortie kamikaze : par son abnégation, son sacrifice, son mépris du rang et donc des honneurs, Arima est un parfait exemple pour tous ceux qui vont suivre. Surtout, cette affaire vient à point car elle permet de répondre à une accusation qui pourrait être lancée contre le commandement de la marine impériale : si ces techniques kamikazes sont si efficaces et si admirables, comment se fait-il qu'aucun officier supérieur n'ait choisi de mourir au côté des pilotes ? Et même, pourquoi les kamikazes sont-ils en général choisis parmi les plus jeunes et les moins gradés, et jamais parmi les militaires de carrière ? L'exemple d'Arima permet de faire taire de tels doutes : voilà en effet un contre-amiral, qui touché par le sort de ses pilotes, se sacrifie spontanément contre un porte-avions ennemi.

Le problème de cette interprétation est qu'une fois de plus, il n'est pas certain que cette histoire ne soit pas une invention totale. Le journal de bord du *Franklin* ne rapporte aucun incident de ce type le 15 octobre. Le 13, par contre, un Mitsubishi G4M faisant partie d'un groupe de quatre bombardiers l'avait effectivement frappé, mais il semble que le choc ait été dû à une perte de contrôle de l'appareil, gravement touché par la DCA, et non à une action volontaire du pilote. Le *Franklin* n'avait subi aucun dégât significatif pendant cette attaque, qui n'avait fait que dix blessés et un mort du côté américain, des pertes somme toute assez légères. Cela ne veut pas forcément dire qu'Arima n'a jamais décollé avec l'intention de s'écraser sur le *Franklin* ou un autre navire américain, mais les détails donnés par Inoguchi dans *The Divine Wind* sur la mort d'Arima sont bien suspects[19].

Il est tout à fait possible qu'Ōnishi ait bien cité l'exemple d'Arima le 19 octobre, en croyant sincèrement l'histoire qu'on lui a présentée. Il est aussi possible que cette histoire de sacrifice volontaire ait été construite *a posteriori*. Inoguchi, ou un autre, aurait pu décider d'utiliser la mort d'Arima pour justifier la prise de décision d'Ōnishi : l'idée des kamikazes, finalement, lui aurait été imposée comme une évidence par le sacrifice d'Arima. Puisque le seul récit que l'on possède de la soirée du 19 octobre 1944 est celui d'Inoguchi et de Nakajima, il est délicat de trancher de manière définitive sur ce que savait ou non Ōnishi, mais il reste malgré tout certain que l'histoire du sacrifice du contre-amiral Arima a été largement embellie par la marine japonaise.

Au prix fort

Un fait est par contre parfaitement avéré : le 25 octobre 1944, la première attaque officielle des kamikazes, l'escadrille Shikishima menée par le lieutenant Seki Yukio, a bien eu lieu. L'escadrille a décollé de Mabalacat avec l'intention d'accomplir une mission suicide sur des navires américains, et a en effet réussi le coup d'éclat de couler un navire important, le *St. Lo*. L'escadrille Yamato, deuxième du groupe d'attaque spéciale Shimpû à partir, décolle le lendemain, le 26 octobre. Pour maximiser ses chances de succès, elle est divisée en deux groupes, un premier composé de deux avions kamikazes et une escorte, et le deuxième de trois kamikazes et deux avions d'escorte. Le sort du premier groupe est inconnu, car aucun des trois avions n'est revenu. Par contre, le pilote de l'un des deux appareils d'escorte du deuxième groupe réussit à rentrer, et annonce encore une fois un succès pour les kamikazes : deux des avions ont touché un porte-avions, qui a coulé. C'est une exagération : un seul navire américain a été victime d'une attaque kamikaze le 26 octobre, le *Suwannee*, un porte-avions d'escorte. Il n'a pas coulé, même s'il a subi une grave explosion à côté de son ascenseur de pont, qui a pu ensuite être remis en état de marche. L'attaque a malgré tout été sanglante, avec neuf avions détruits, 85 morts, 58 blessés, et 102 disparus[20].

Pour Ōnishi et ses officiers, ces résultats sont la preuve que la tactique d'attaque spéciale est efficace. Ils ont un point de comparaison qu'ils jugent fiables : la 2e flotte, commandée par le vice-amiral Fukudome, est finalement arrivée dans les Philippines, et le 24 et le 25 octobre a mené des attaques conventionnelles, utilisant des grandes formations de 250 appareils. Mais ces attaques n'ont eu que peu d'effet : deux croiseurs et trois destroyers seulement ont été endommagés[21]. Par contre, l'escadrille Shikishima a pu, à elle seule et en un seul jour, couler un porte-avions et en endommager « deux ou trois autres, » dit Ōnishi à Fukudome pour le convaincre d'adopter également la tactique kamikaze[22]. Le succès de Seki, légèrement embelli par la légende, convainc : le matin du 26 octobre, le vice-amiral Fukudome accepte d'organiser des attaques suicide dans la 2e flotte. Le 701e kōkūtai devient une force d'attaque spéciale, ainsi que les pilotes venus de l'ancienne 12e flotte.

L'idée d'Ōnishi fait tache d'huile : la tactique kamikaze se généralise. En novembre et décembre 1944, les attaques suicide contre les forces

américaines continuent, avec des résultats modérés : 34 navires américains subissent des impacts d'avions japonais en novembre et trois sont coulés ; en décembre, 46 navires sont touchés, dont 14 sont coulés ou endommagés de façon irréparable. En janvier et février 1945, alors que les Américains gagnent du terrain dans les Philippines et repoussent les Japonais vers Taïwan, les avions kamikazes frappent 49 navires, et en coulent quatre, dont un deuxième porte-avions d'escorte le *Ommaney Bay* le 4 janvier[23].

Il est toutefois clair qu'au début du moins cette tactique est perçue comme ponctuelle. Ōnishi lui-même est conscient qu'on peut l'accuser d'inhumanité, et que le prix à payer sera terrible. Il aurait dit à l'un de ses aides de camp qu'il était certain que personne ne pourrait lui pardonner sa décision[24]. Mais il s'agit d'une situation désespérée : l'opération Shō semble être la seule qui puisse permettre au Japon d'au moins négocier une paix avec les États-Unis. C'est une décision pragmatique plus qu'idéologique à ce moment précis : il faut trouver une façon pour que les quelques chasseurs restants puissent avoir un effet sur les flottes américaines, et pour Ōnishi, le choc corporel est la tactique la plus efficace.

On peut se demander comment les pilotes ont pu accepter de partir pour de telles missions. Il est certain que les pilotes japonais, pendant cette défaite de la mer des Philippines, ont traversé des épreuves terribles. Tous ont dû perdre des camarades ou des amis. Le taux de mortalité est si élevé pour les chasseurs que chaque sortie semble la dernière. De plus, comme dans toutes les armées, les pilotes japonais admirent le mépris du danger et le sens du sacrifice. Ce sont loin d'être là des valeurs spécifiques au Japon : la Victoria Cross, distinction militaire suprême de l'armée britannique, n'est-elle pas décernée pour « acte de bravoure remarquable, ou acte éminent d'audace, de vaillance ou d'abnégation, ou le dévouement ultime au devoir, en présence de l'ennemi » ? La Medal of Honor américaine, quant à elle, est décernée à ceux qui vont plus loin que le simple devoir, accomplissant leur mission dans des circonstances demandant une bravoure exceptionnelle.

Les exemples de bravoure et d'abnégation deviennent vite légendaires parmi les pilotes. Pendant la deuxième moitié de la guerre du Pacifique, on parle beaucoup de l'exemple donné par le lieutenant commandant Tomonaga, commandant du kōkūtai du porte-avions *Hiryū* pendant la bataille de Midway. Tomonaga ne s'est pourtant pas écrasé sur un navire, mais les pilotes admirent le fait qu'il ait pu partir en mission avec sang-froid alors qu'il savait qu'il lui serait impossible de revenir. Tomonaga est chargé

d'une mission essentielle pour protéger le *Hiryū*, le dernier des quatre porte-avions engagés du côté japonais : l'*Akagi*, le *Kaga* et le *Soryū* ont été détruits ou sont en train de brûler. Lorsqu'il décolle, Tomonaga sait pertinemment qu'il va à la mort : l'un de ses réservoirs a été troué par un obus ennemi, et il n'a pas assez de fuel pour revenir. Pourtant, il part sans dire un mot. Tomonaga serait donc un exemple de stoïcisme devant la mort, et beaucoup souhaiteraient l'imiter. Le pilote qui raconte cette histoire après la guerre ne relève pourtant pas le gâchis absurde que représente la mort certaine d'un pilote aguerri et la perte d'un appareil qui aurait certainement pu être réparé[25].

Quant à la bataille de Leyte, malgré la réussite partielle du subterfuge et l'action des kamikazes, c'est encore une fois un échec pour le Japon, qui perd près de la moitié du tonnage engagé, et l'un de ses vaisseaux les plus importants, le *Musashi*. Kurita parvient toutefois à profiter d'une erreur stratégique de Halsey pour ramener le *Yamato* au Japon. Le Japon perd plus de 10 000 hommes, contre 3 000 pour les Américains, et sa flotte perd des navires pour un déplacement total de 305 710 tonnes, le *Musashi* à lui tout seul comptant pour 68 000 tonnes, contre 37 300 pour les Américains. La nouvelle tactique censée assurer la victoire n'a pu contenir les forces américaines. Constatant l'échec à Leyte, les autorités japonaises auraient pu faire cesser les attaques menées par les « forces spéciales ». Il n'en fut pourtant rien.

3

Mourir pour vaincre ?

À l'origine, l'emploi des « forces d'attaque spéciales » avait été conçu par le vice-amiral Ōnishi comme un pis-aller afin de renverser une situation compromise à Leyte et n'avait été pensé que comme une action ponctuelle. Or, le succès des premiers escadrons kamikazes – ou du moins la perception optimiste qu'en ont les stratèges japonais – provoque un profond changement dans la tactique employée. À partir de novembre 1944, les missions des « forces d'attaque spéciales » vont devenir l'un des modes courants de combat parmi les forces aériennes japonaises. L'état-major japonais, malgré la défaite militaire que représente pour lui la bataille de Leyte, conclut que les missions kamikazes sont le meilleur moyen de tirer parti de manière efficace des maigres forces aériennes encore concentrées au Japon. Par ailleurs, dans une situation générale de pénurie en hommes et en moyens, cette nouvelle tactique très spéciale rendait possible une simplification considérable de l'entraînement des futurs pilotes. En effet, on découvre vite qu'il n'est plus nécessaire de former des hommes réellement capables de piloter, de se battre efficacement aux commandes d'avions de combat, mais qu'il suffit de les initier aux protocoles de base du maniement des avions pour qu'ils soient capables de guider leur machine vers sa cible, ce qui se résume finalement à les transformer en bombes humaines.

Sept jours pour devenir pilote

Pourtant, au début de la guerre, il n'existe pas de sélection plus stricte, d'entraînement plus rigoureux et plus sélectif que celui que subissent les recrues de la marine impériale, notamment pour les postulants comme pilotes dans l'aéronavale. Sakai Saburō, l'un des plus célèbres des as japonais (il est surnommé le « roi des avions descendus ») écrit dans ses mémoires[1] que, dans sa promotion à l'école de pilotage de la marine à Tsuchiura, à 50 km de Tokyo, seuls 70 aspirants furent acceptés en 1939 sur les 1 500 postulants. L'entraînement est particulièrement dur : en plus d'apprendre le pilotage, les élèves doivent maîtriser un grand nombre d'exercices physiques destinés à renforcer leur esprit de corps et leurs capacités physiques. Sur les 70 élèves-pilotes, seuls 25 de sa promotion réussissent à devenir des « aigles de mer », c'est-à-dire des pilotes d'élites de la marine, capables de poser leur appareil sur l'étroite piste d'un porte-avions[2].

L'entraînement est alors très complet, ce qui fait que les pilotes japonais sont sans doute parmi les plus aguerris du monde. Après plus de 30 heures de vol élémentaire dans des avions d'entraînement, ils doivent effectuer 40 heures de vol intermédiaire dans des avions de guerre de modèles anciens, puis 30 heures de vol dans des avions de combat modernes. Avant de rejoindre leur kōkūtai, ils doivent encore suivre 50 heures d'entraînement supplémentaire, ce qui fait qu'un pilote japonais possède au minimum 150 heures de vol avant de combattre. À partir de 1944 cependant, les cours de perfectionnement ne sont plus assurés. Le manque de carburant et de pilotes vétérans à la toute fin de la guerre fait que le temps d'entraînement des pilotes apprentis se réduit à peau de chagrin. Il devient courant d'envoyer des pilotes au combat en n'ayant que 70 heures de vol pour la marine et 30 ou 50 pour l'armée de terre. En conséquence, là où au début de la guerre, un pilote japonais totalise en moyenne 650 heures de vol dans la marine et 500 dans l'armée, la majorité d'entre eux en ont moins de 100 à la fin de la guerre. Au même moment, les pilotes américains ont un total de 600 heures de vol en moyenne[3]. Cette médiocrité de l'entraînement des pilotes japonais est d'autant plus grave qu'elle signifie que la marine manque d'instructeurs qualifiés ayant assez d'heures de vol pour enseigner. Désormais, la transmission des savoirs laisse à désirer. L'effet de cette baisse du niveau global sur les performances est dramatiquement perceptible : les Américains voient les avions japonais comme des cibles

faciles, d'où l'expression « tir aux pigeons » pour la bataille de la mer des Philippines en juin 1944.

Après octobre 1944 et le succès relatif des premières escadrilles de kamikazes, l'entraînement traditionnel est abandonné, et un nouveau type d'apprentissage est mis en place. On ne forme plus des pilotes d'élite complets, mais des pilotes pour les troupes d'attaque spéciales. Il ne s'agit plus de leur transmettre les techniques leur permettant de survivre mais de parvenir à les motiver alors qu'ils sont destinés à mourir dès leur première sortie. Même Inoguchi, qui maintient tout au long de son témoignage que les pilotes étaient volontaires, voire enthousiastes, concède que la tâche était loin d'être aisée. Pour les troupes qui sont en première ligne, la peur permanente, la présence obsédante de l'ennemi, et le souvenir de leurs camarades tombés au combat constituent des facteurs puissants d'inspiration. Mais loin du front, les jeunes élèves pilotes n'ont pas les mêmes motivations. Comment stimuler un jeune pilote quand celui-ci sait qu'il n'aura qu'une seule mission et que celle-ci sera nécessairement fatale ? La difficulté, comme l'écrit Inoguchi, est de savoir « comment leur donner l'agressivité nécessaire »[4], comment donner à ces jeunes soldats l'enthousiasme qui les fera accepter d'aller à la rencontre de la mort.

L'entraînement des pilotes des « forces d'attaque spéciales » n'a que peu de points communs avec celui qui était habituel pour un pilote de chasse ou de bombardier au début de la guerre. Leur « endoctrinement » (Inoguchi utilise lui-même ce terme) ne dure au total que sept jours. Pendant les deux premiers jours, les élèves s'entraînent au décollage et au rassemblement en escadrille. Ensuite, pendant deux jours, les pilotes se concentrent sur le vol en formation, tout en poursuivant toujours les entraînements au décollage. Les trois derniers jours, les pilotes se concentrent sur l'approche et l'attaque. Dans l'urgence, tout ce qui n'est pas essentiel à leur mission n'est pas enseigné : pas de cours de navigation ou de lecture de carte, ce qui peut s'avérer très dangereux si un pilote perd son escadrille au sortir d'un nuage, et parfois aucune expérience des manœuvres nécessaires à l'atterrissage[5]. La vérité est que ce sont les plus mauvais pilotes qui sont désignés pour les missions suicide. C'est l'une des raisons pour lesquelles la tactique perd graduellement en efficacité : une attaque en *tai atari*, malgré son apparente simplicité, demande une excellente coordination entre les pilotes des différents appareils, une grande dextérité, et une grande capacité à s'adapter aux situations lorsqu'elles évoluent.

On pourrait en effet penser que la simplicité de ce type d'attaque rend le travail des pilotes relativement aisé : il suffit de choisir sa cible et de se lancer contre elle. La réalité est tout autre. Pour assurer le succès de l'opération, cela demande la maîtrise de manœuvres complexes et une grande adaptabilité de la part des pilotes. Ces derniers doivent agir seuls et prendre des décisions capitales rapidement. Le manuel de la marine impériale pour la formation des forces d'attaque spéciales décrit en détail le déroulement idéal d'une attaque suicide. À partir du moment où le chef d'escadrille a annoncé le début de l'attaque, par une manœuvre de son avion (puisque toute utilisation de la radio est proscrite), c'est à chaque pilote d'identifier sa cible, qui, en principe, a été choisie à l'avance lors du briefing, et de déterminer la meilleure façon de l'atteindre[6].

Le moment le plus crucial de l'attaque des kamikazes est donc celui du choix de la cible. Il faut identifier les navires présents très rapidement au cours d'une descente en piqué qui met à l'épreuve le pilote et son appareil, déterminer la meilleure cible (un porte-avions, si possible) et surtout l'endroit précis du pont du navire où frapper. L'expérience prouve qu'un avion peut frapper le pont d'un navire sans provoquer de dégâts considérables, s'il ne touche aucun point vital. Le manuel précité recommande l'ascenseur central du porte-avions, ce qui permet d'espérer de toucher directement les hangars des ponts inférieurs, ou le château central, point névralgique relativement vulnérable. Toutefois, si les pilotes ont été formés théoriquement, il leur manque de la pratique et ils ne savent que rarement reconnaître les cibles. Ainsi, de nombreux kamikazes frappent des navires de transport, surtout des *Liberty Ships*[7], au lieu de navires plus armés comme des croiseurs ou des destroyers. Même si l'attaque est un succès, le résultat est médiocre, et au vu du petit nombre d'appareils disponible, chaque impact doit compter au maximum. C'est à chaque pilote d'utiliser au mieux son « désir brûlant d'accomplir sa mission » pour infliger le maximum de dégâts[8]. La tactique kamikaze est fondée sur l'idée d'utiliser un ou deux appareils par navire, afin de maximiser les effets, mais, comme le manuel l'indique bien, la confusion du moment peut provoquer des erreurs. Si tous les pilotes choisissent la même cible au départ, il leur est difficile ensuite d'infléchir leur trajectoire une fois qu'ils s'aperçoivent qu'un autre pilote a déjà frappé la cible[9].

On est loin de l'improvisation des premières attaques spontanées en *tai atari* des pilotes japonais pendant les années 1943 et 1944. La tactique est

analysée et codifiée dans ses moindres détails, afin de ne laisser que peu de place à l'improvisation. Pour approcher de leur cible, par exemple, les pilotes disposent de deux plans possibles, une approche à haute altitude, et une au ras des flots.

Dans le premier cas, préconisé par beau temps afin de minimiser les risques de détection, le pilote approche à une hauteur de 20 000 pieds (environ 6 000 mètres, proche de l'altitude maximale des avions japonais) puis enclenche une descente à vitesse maximum jusqu'à atteindre 5 000 pieds (1 500 mètres.) C'est à cette hauteur qu'il doit repérer sa cible et plonger vers elle à une inclinaison de 50 degrés, un angle calculé pour que l'appareil soit le moins vulnérable possible à la DCA. Cette vitesse soumet les pilotes à des forces d'accélération très importantes, et augmente les chances de perte de contrôle de l'appareil qui atteint alors sa vitesse maximum.

Par contre, en cas de couverture nuageuse dense, on préfère une approche à basse altitude, 150 à 650 pieds, soit moins de 200 mètres. Faire son approche ainsi comporte de grands dangers et implique que l'angle d'attaque final soit plus faible, mais cela offre des avantages certains : les radars ne permettent pas encore de détecter des avions volant très bas, et toute riposte de la part des navires doit se faire presque horizontalement. Un atout, puisqu'on peut espérer que la DCA d'un des navires touche par erreur l'un des autres navires de sa flottille. Par contre, le pouvoir percutant de l'avion dépend de l'angle d'attaque : un angle élevé, avec une grande vitesse, peut permettre de frapper le navire avec une telle force qu'il se brise en deux, alors qu'avec un angle faible, seule la bombe portée par l'appareil a un effet réel[10]. Le choix de l'attaque dépend aussi des types d'appareils. Les Zéro sont particulièrement bien adaptés aux attaques à grande vitesse en piqué, c'est même là leur plus grand avantage. Par contre, d'autres avions plus lourds, originellement prévus pour être des bombardiers d'altitude, risquent de se désintégrer si la vitesse est trop élevée.

Les marins américains furent souvent surpris de ne pas voir les kamikazes utiliser la technique dite du « strafing » (mitraillage au sol) lors de leurs attaques. Or, les chasseurs-bombardiers en piqué comme les Zéro étaient particulièrement bien équipés pour le mitraillage. Il était pourtant possible pour un marin allié de voir un avion japonais foncer sur son navire, sans tirer une seule fois ou lâcher une seule bombe, puis s'écraser en mer, après avoir raté le pont du navire. Les marins américains voyaient là la

preuve de la bêtise de ce type d'attaque, pour eux synonyme d'inutilité et de gâchis, et cela les confortait dans leur sentiment de profonde incompréhension et d'incrédulité. En réalité, à la fin de la guerre, les pilotes japonais n'étaient tout simplement plus entraînés à utiliser leurs armes, et, en conséquence, les avions des kamikazes n'étaient souvent même pas équipés de mitrailleuses[11] !

L'erreur la plus souvent commise par les pilotes kamikazes était d'omettre d'armer la bombe que leur avion transportait, juste avant le choc final. Il était impossible de le faire avant le décollage, sous peine d'exploser si jamais le pilote était contraint de revenir se poser à cause d'un problème technique juste après le décollage. Et cela était loin d'être rare, vu l'état des appareils à ce moment de la guerre. Ils avaient donc pour ordre d'armer la bombe uniquement en vue de l'ennemi. Le commandant de l'escadrille d'escorte avait pour mission de vérifier que les bombes étaient bien armées au moment de l'attaque, et de signaler aux pilotes leur omission si c'était le cas[12]. Le fait que les pilotes soient capables d'oublier d'armer leurs bombes est révélateur de ce que pouvait être leur état psychologique dans ces derniers instants avant l'impact. Le commandement était donc parfaitement conscient qu'il était inutile d'espérer que les pilotes agissent avec le sang-froid nécessaire quand ces derniers savaient qu'ils étaient à quelques secondes de leur propre mort.

Des bombes… pilotées !

La nature même des attaques kamikazes fait que chaque sortie implique non seulement la perte des pilotes mais des appareils eux-mêmes. Or, à partir de 1944, l'armée japonaise est à court de moyens, et n'est plus capable de remplacer les avions détruits. Une conclusion s'impose donc à certains : il faut créer des appareils spécifiques, moins chers à remplacer, fabriqués au strict minimum. C'est le cas notamment des bombes humaines Ōka, des torpilles humaines Kaiten ainsi que des bateaux bombes Shinyō et Maru-re. Il s'agit-là d'une logique un peu différente de celle des avions kamikazes : ce sont des armes uniques dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, parce qu'elles ne sont utilisées par définition qu'une seule fois et qu'elles impliquent nécessairement la mort de celui qui les manie.

Certaines de ces armes ont été élaborées bien avant qu'Ōnishi ne donne l'ordre aux premiers kamikazes de décoller, ce qui, encore une fois, tend à relativiser son rôle en tant que « père » des kamikazes : il est vrai que c'est lui qui a formé les premiers escadrons de kamikazes, mais la marine et l'armée de terre étaient déjà en train de mettre au point des armes destinées à des attaques suicide.

Ainsi, les Ōka (« fleurs de cerisiers ») ont été inventés pendant l'été 1944, et n'entreront en action qu'en décembre 1944. Un jeune pilote, l'enseigne Ōta Mitsuo, aviateur affecté au 405e kōkūtai, un groupe de transport, avait inventé une sorte de bombe pilotée, mue par un moteur de fusée, qui pourrait être transportée par un bombardier comme le Mitsubishi G4M2e « Betty ». Il soumet cette idée à la section de recherche aéronautique de l'Université de Tokyo, et le développement de l'arme est confié aux chantiers de l'arsenal technique aéronaval de Yokosuka[13]. Il s'agit d'un petit appareil, d'un peu plus de 6 m de long, en bois et toile, possédant un cockpit rudimentaire avec un seul siège, capable de porter 1 800 kg d'explosifs. L'Ōka ne peut pas décoller par lui-même, mais est destiné à être transporté sous un bombardier, comme une bombe, avant d'être lâché à proximité de la cible à environ 20 000 pieds, soit 6 000 mètres d'altitude.

Contrairement à une bombe classique, l'Ōka est capable d'accélérer sa chute grâce à un moteur de fusée et peut être guidé pendant sa descente par le pilote. Celui-ci ne prend place dans son appareil qu'au dernier moment. Pendant toute la phase d'approche, il reste à bord du bombardier porteur, et ne monte à bord de l'engin que lorsque la cible est à portée, en passant par la trappe de bombardement. C'est alors lui qui se libère du bombardier et prend le contrôle de l'appareil. L'Ōka peut planer de façon limitée avant l'allumage des fusées par le pilote, mais son atout principal est sa très grande vitesse : propulsé par cinq moteurs de fusée, il peut théoriquement atteindre des vitesses extrêmes (proche de 1 000 km/h) en descente, ce qui le rend impossible à arrêter.

Par contre, il n'existe aucune façon pour le pilote une fois à bord de poser l'appareil ou de survivre à son attaque[14]. De plus, le poids de l'appareil, qui fait presque deux tonnes, réduit la vitesse, la maniabilité, et le rayon d'action du bombardier qui le transporte. Par conséquent, si jamais le bombardier porteur est victime d'une attaque ennemie, il n'a pas d'autre choix que de lâcher l'Ōka, que son pilote soit ou non à bord, pour pouvoir retrouver ses capacités de vol[15].

En tout, 755 appareils de ce type furent construits, d'août 1944 à la bataille d'Okinawa en avril 1945. Au sein même de l'armée, l'Ōka était considéré comme un secret majeur. Nakajima Tadashi, l'un des auteurs de *Divine Wind* et l'un des officiers responsables des premières attaques kamikazes, n'en entend lui-même parler qu'au printemps 1945 et n'en voit un de ses yeux qu'en avril 1945, lors de la bataille d'Okinawa[16].

Le recrutement de pilotes pour l'Ōka commence dès que les premiers prototypes sont construits, en août 1944. Ce sont des volontaires réunis au sein d'un groupe aérien créé pour l'occasion, le 721e kōkūtai. Ils savent qu'il s'agit d'une arme qui implique la mort de son pilote : le 721e kōkūtai n'accepte que les fils cadets. Les fils uniques et les hommes ayant femmes et enfants n'ont pas le droit de postuler. Plus encore, les pilotes, puisqu'ils sont destinés à être sacrifiés, ne doivent pas posséder de compétences pouvant être utiles ailleurs. Par exemple, un pilote ayant été formé aux techniques de bombardement en piqué n'est pas qualifié pour piloter un Ōka, puisqu'il faudrait de longues semaines pour former un autre pilote capable de le remplacer. Les 600 volontaires qui s'entraînent à Hyakuri-gahara sont donc tous des novices, de très jeunes hommes qui n'ont pas encore été formés au pilotage[17]. Il leur est bien sûr impossible de se former à bord d'un Ōka, puisque l'appareil n'est pas prévu pour pouvoir se poser. Par conséquent, ils volent surtout en chasseur Zéro, moteur coupé, pour s'habituer au vol plané, ainsi qu'à bord d'un planeur spécifique dont les caractéristiques s'approchent de celles de l'Ōka[18]. Cet entraînement est toutefois très lacunaire, les pilotes ne pouvant guère effectuer plus de deux ou trois vols à bord de ces planeurs.

Les torpilles humaines Kaiten (« renversement du sort[19] ») suivent à peu près le même principe : ce sont également des bombes guidées par un pilote, porteuses de 1 500 kg d'explosifs, mais qui sont destinées à être lâchées depuis un sous-marin et à frapper les navires sous leur ligne de flottaison. Leur concept et leur développement proviennent de deux sous-mariniers, l'enseigne Nishina Sekio et le lieutenant Kuroki Hiroshi, qui avaient été formés à piloter des sous-marins de poche du même type que ceux utilisés pendant l'attaque de Pearl Harbor. Le principe est de combiner la maniabilité et la flexibilité d'un sous-marin avec la vitesse bien plus élevée d'une torpille, et d'emporter suffisamment d'explosif pour détruire un navire de grande taille avec un seul impact. Les premiers prototypes de Kaiten voient le jour en mars 1944, à partir du modèle de torpille le plus

fiable dont dispose alors la marine, la torpille de type 93, à laquelle on ajoute un petit compartiment pour le pilote et un système de direction assez rudimentaire, assorti d'un périscope manuel pour que le pilote puisse se repérer. L'appareil souffre d'un grand manque de fiabilité, en particulier au niveau de l'étanchéité du compartiment où le pilote doit prendre place : alors qu'il est censé pouvoir plonger à une profondeur de 100 mètres, le Kaiten a tendance à embarquer de l'eau à partir de 60 mètres, ce qui lui est préjudiciable pour l'approche, qui doit être aussi discrète que possible. L'attaque elle-même se fait à profondeur de périscope, soit 5 mètres environ sous la surface. Le sous-marin peut alors atteindre une vitesse allant jusqu'à 30 nœuds, ce qui lui permet théoriquement de passer outre les mesures de défenses anti-torpilles[20].

Les Kaiten sont difficiles à manier et demandent un entraînement spécifique, qui a lieu sur l'île d'Ōzu dans la baie de Tokuyama. En réalité, les soldats affectés aux Kaiten sont souvent des pilotes d'avion, provenant des programmes des forces d'attaque spéciales aériennes qui ne peuvent les accueillir en raison du manque d'appareils. Comme l'Ōka, il s'agit d'un projet si secret qu'il est même interdit d'utiliser son nom. À la place, on utilise un euphémisme : *kanamono*, littéralement « ferraille », un terme utilisé dans la manufacture de petits objets en métal[21].

L'entraînement à bord des Kaiten est particulièrement dangereux : leur fabrication semi-artisanale à partir de torpilles fait que les commandes sont aléatoires et ont tendance à se bloquer, forçant l'engin à plonger ou faire surface sans raison. Les bateaux qui les larguaient avaient d'ailleurs pour ordre de suivre les Kaiten, pour pouvoir en cas de naufrage les repérer grâce aux bulles qu'ils émettaient. Les morts pendant l'entraînement étaient monnaie courante : Kuroki Hiroshi lui-même, l'un des deux inventeurs des Kaiten, meurt lorsque son engin sombre le 7 septembre 1944. Il avait un peu moins de 24 ans.

Point de salut à bord des bateaux bombes

Au-delà des Kaiten et des Ōka, d'autres armes spécifiques aux forces d'attaque spéciales seront utilisées dans les derniers mois de la guerre. Les plus connues sont les bateaux bombes, qui connaîtront un certain succès : les Shinyō (« séisme »), utilisés par la marine, et les Maru-re et Maru-ni[22],

développés par l'armée de terre. Il s'agit dans les deux cas de petites embarcations à moteur, très simples, construites en contre-plaqué, et équipées d'explosifs. Développés indépendamment, les deux modèles sont légèrement différents : les Maru-re étaient porteurs de grenades anti-sous-marines, placées juste derrière le pilote. Celui-ci devait s'approcher à très grande vitesse le plus près possible du navire ennemi avant de lâcher les grenades qui se déclenchent après quelques secondes. Ce n'est donc pas réellement une arme nouvelle à part entière, mais une façon atypique et artisanale d'utiliser des grenades qui normalement doivent servir contre des sous-marins. En théorie, il est possible pour le pilote de s'en sortir, s'il peut s'éloigner suffisamment du rayon de l'explosion, mais le très grand risque encouru fait que cette arme est considérée comme faisant partie des armes « spéciales » au même titre que les Kaiten ou les Ōka[23].

Les Shinyō, par contre, n'offrent aucune possibilité de salut. Dans les Shinyō, la bombe, habituellement de 250 kg, est située à l'intérieur de la proue de l'embarcation, et elle explose lorsque le pilote écrase le canot contre la coque d'un navire ennemi. Au départ, la marine espérait pouvoir en faire des bateaux aquaplanes pour augmenter leur vitesse, mais le manque d'acier et les problèmes rencontrés par les premiers prototypes lorsqu'ils naviguaient à basse vitesse ont fait qu'il s'agit finalement de simples petits canots à moteur, possédant une vitesse maximale de 23 nœuds seulement.

L'entraînement pour les Shinyō et les Maru-re commence en aout 1944[24]. Ce sont souvent les plus jeunes recrues qui sont sélectionnées pour apprendre à piloter ces embarcations très simples, qui ne demandent pas une grande expérience de marin, même si elles sont délicates à manœuvrer lorsque la mer est forte. Ce sont des armes efficaces à cause de leur grande simplicité, ce qui explique qu'elles soient mises en application dès la bataille des Philippines. En l'espace de quelques mois, environ 2 500 jeunes hommes meurent aux commandes de ces canots[25].

Les bombes humaines, torpilles humaines, et bateaux bombes ne sont pas les seules armes à avoir été développées dans le cadre de missions sans retour. Dans l'infanterie, on relève un certain nombre d'armes plus ou moins improvisées, dont l'efficacité réelle est difficile à déterminer : des mines portatives au bout de bâtons de bambous ou des ceintures de grenades que les soldats devaient faire exploser au contact des chars ennemis, par exemple. On peut également relever les Fukuryū (« dragon accroupi »), des

scaphandriers supposés placer manuellement des mines magnétiques sur la coque des navires. Ces troupes étaient destinées elles aussi à protéger les côtes japonaises d'une éventuelle invasion alliée par la mer, et n'ont jamais vu le combat, mais on estime à près de 300 le nombre de jeunes soldats morts pendant l'entraînement, à cause du fonctionnement aléatoire de ces scaphandres[26].

Quand l'exceptionnel se généralise

Pendant la bataille des Philippines, même après la généralisation de la tactique avec l'arrivée de la 2e flotte de Fukudome, les attaques kamikazes se font avec peu d'appareils, dans le but de passer inaperçu aussi longtemps que possible. La configuration typique est donc proche de celle de l'escadrille de Seki : trois appareils kamikazes et deux avions d'escorte, afin de maximiser l'effet de surprise et de pouvoir agir aussi rapidement que possible. Les avions d'escorte ont un rôle particulièrement crucial et délicat, réservé en général aux meilleurs pilotes. Ils doivent jouer un rôle de bouclier contre un éventuel intercepteur, mais sans pouvoir ni s'éloigner des avions qu'ils protègent ni s'engager dans un duel aérien soutenu, sous peine de risquer de perdre le reste du groupe.

Une trentaine de navires américains sont touchés par des kamikazes pendant le mois de novembre 1944, et deux sont coulés, dont un destroyer, l'USS *Abner Read*. C'est également pendant le mois de novembre que les bateaux bombes, et surtout les Kaiten seront utilisés pour la première fois. Leur effet étant difficile à distinguer de celui d'une torpille classique, il n'est pas facile de savoir exactement combien de vaisseaux sont frappés par cette nouvelle arme, mais les Japonais comme les Américains s'accordent pour attribuer le naufrage du pétrolier USS *Mississinewa* dans les Philippines à une attaque de Kaiten[27]. Mais les Japonais de nouveau surestiment l'efficacité de cette arme spéciale : les rapports faits à l'état-major japonais après le premier impact sur le *Mississinewa* font état de trois porte-avions et deux croiseurs coulés[28]. La marine japonaise tente pour la première fois d'utiliser les Ōka mais l'opération est un échec total : le porte-avions *Shinano*, qui doit transporter les appareils et leurs bombardiers porteurs jusqu'aux Philippines est coulé le 28 novembre au large du Japon, intercepté par un sous-marin américain.

Pendant les mois de décembre 1944 et janvier 1945, les kamikazes continuent à agir avec un certain succès aux Philippines. En décembre 1944, 46 navires américains sont touchés, dont 14 coulés. Parmi eux, deux destroyers, l'USS *Reid* et l'USS *Mahan*, et deux *Liberty Ship*, le *William S. Ladd* et le *John Burke*. En janvier 1945, 35 navires sont frappés par des kamikazes : quatre navires sont coulés, dont un porte-avions d'escorte de classe Casablanca, l'USS *Ommaney Bay*. Le même mois, les bateaux-suicide frappent neuf navires américains, surtout des navires de débarquement, et en coulent un[29].

En tout, la campagne des Philippines sera le théâtre d'environ 650 missions suicide de la part des Japonais. Le taux de succès est assez élevé pour justifier aux yeux du commandement l'utilisation continue de la tactique kamikaze : 27 % des missions parviennent au moins à endommager un navire allié[30].

À la bataille d'Iwo Jima

Après les Philippines, l'état-major japonais fait usage des kamikazes pendant la bataille d'Iwo Jima, célèbre à cause de la résistance acharnée dont ont fait preuve les forces japonaises sur cette île isolée dans l'océan. Les Alliés commencent à s'intéresser à Iwo Jima dès la fin 1944, quand l'état-major allié prend conscience de l'importance stratégique d'une base que l'on pourrait construire sur cette île afin de bombarder le territoire japonais. Prendre Iwo Jima permettrait également de pouvoir temporiser pour préparer la prochaine phase de la guerre du Pacifique, l'attaque d'Okinawa, le chapelet d'îles le plus au sud du Japon.

Les Japonais avaient prévu qu'Iwo Jima serait une cible et avaient assigné à sa défense le lieutenant-général Kuribayashi Tadamichi à partir de juin 1944. Kuribayashi comprend qu'il sera impossible d'empêcher un débarquement américain, et choisit donc une tactique élaborée dans le but non de les arrêter mais de leur infliger le plus de pertes possible, créant un grand nombre de petits points défensifs auto-suffisants au lieu de se concentrer sur la protection des plages. Pour appuyer sa stratégie, il reçoit une poignée de pilotes kamikazes, venus de la région du Kantō, au nord de Tokyo : le groupe Mitate, du 601e kōkūtai : 32 avions sous les ordres du capitaine Sugiyama Riichi. Malgré leur faible nombre, le groupe parviendra

à avoir un effet considérable : le 21 février, le porte-avions d'escorte de classe Casablanca USS *Bismark Sea* est frappé par un kamikaze, qui provoque un incendie, puis par un deuxième, qui explose au milieu des chasseurs entreposés dans le hangar. Ordre est donné d'évacuer le navire, mais trop tard : il explose, faisant 119 morts et 99 blessés. Le *Bismark Sea* coule, le dernier porte-avions de la Seconde Guerre mondiale à sombrer, et le troisième porte-avions à avoir été coulé par les kamikazes. En tout, même s'ils ne parviendront pas à couler de navire de plus grande taille avant la fin de la guerre, les kamikazes seront donc parvenus à couler trois porte-avions d'escorte (le *St. Lo*, l'*Ommaney Bay*, et le *Bismark Sea*[31]), en seulement quelques mois.

Ce nouveau succès renforce la conviction de l'état-major japonais que les troupes d'attaque spéciales ont une efficacité bien supérieure aux forces classiques, d'autant plus que les bombardements intensifs de mars 1945 sur la région du Kantō et surtout sur Tokyo ont prouvé l'inefficacité des stratégies habituelles contre la supériorité numérique des forces aériennes alliées.

Des attaques groupées

Par conséquent, lorsque la bataille d'Okinawa[32] s'engage le 1er avril 1945, la tactique principale de défense japonaise sera l'utilisation de troupes d'attaque spéciales. La marine et l'armée de terre agissent conjointement au sein d'une même opération de défense, l'opération Kikusui[33]. Composées de pilotes kamikazes, les forces Kikusui attaquent jusqu'à deux fois par jour tout au long de la bataille d'Okinawa, avec une tactique différente de celle qui avait été appliquée dans les Philippines et sur Iwo Jima. La tactique employée par les kamikazes reposait jusque-là avant tout sur l'effet de surprise. Or, avec Kikusui, la logique change du tout au tout. Les avions attaquent en masse, en groupes de 40 ou 50 appareils à la fois. La situation désespérée ne permet plus le moindre effet de surprise, et des petits groupes d'avions ne peuvent pas espérer passer outre la défense anti-aérienne puissante des Alliés. Mais en utilisant un grand nombre d'appareils, les Japonais espèrent qu'une partie du groupe au moins pourra arriver à son but, les cibles étant trop nombreuses pour espérer toutes les abattre[34].

Malgré ce changement tactique au cours de la bataille d'Okinawa, l'efficacité des forces d'attaque spéciales sera bien moindre qu'au cours des mois précédents. Cela tient d'abord à la qualité médiocre des pilotes et des appareils, mais il ne faut pas non plus négliger les tactiques spéciales anti-kamikazes développées par les Alliés.

La première tactique de défense mise au point spécifiquement contre ce type d'attaques a été développée pendant les combats aux Philippines, par le pilote John (« Jimmy ») Thach (1905-1981) alors commandant (il deviendra amiral à la fin de sa carrière). Surnommée Big blue blanket, il s'agit d'une stratégie qui protège en priorité les navires les plus importants. Les vaisseaux légers doivent former un périmètre de protection autour des vaisseaux lourd (croiseurs, porte-avions) qui sont les cibles privilégiées des kamikazes, de façon à pouvoir détecter grâce aux radars les avions ennemis avant qu'ils ne soient à portée. En cas d'alerte, les escadrons de Hellcats et Corsairs, peints en bleus pour être difficilement repérables (d'où le nom de la stratégie) qui patrouillent en permanence au-dessus des navires, peuvent abattre les kamikazes[35]. Lors de la bataille d'Okinawa, l'amiral Richmond Turner, chef des forces de soutien, choisit de disposer ses bâtiments sur deux lignes, suivant la même logique : les navires légers protègent les bâtiments les plus importants. On estime à environ 250 le nombre d'avions détruits par cette première ligne avant de pouvoir commencer leur attaque. Néanmoins, un certain nombre de navires, dont les porte-avions de grande taille de classe Essex USS *Hancock* et USS *Bunker Hill*, furent plus ou moins gravement endommagés, et plus de 25 navires américains furent coulés.

Des armes redoutables contre les Américains

Estimer l'efficacité des kamikazes nécessite cependant de prendre en considération les pertes pour les deux armées. Du côté japonais, tout d'abord. Dans la marine impériale, on dénombre 2 514 morts dans les troupes d'attaques spéciales, dont 781 officiers. Il ne s'agit pas d'officiers de carrière : 648 d'entre eux sont d'anciens étudiants mobilisés et admis dans les programmes de la marine, et 119 des cadets de l'Académie navale. Dans l'armée de terre, les forces d'attaque spéciales ont fait 1 329 morts, dont 621 officiers. 308 de ces officiers étaient également des étudiants mobilisés à la

fin de la guerre[36]. La sobriété des chiffres fait qu'il est difficile de mesurer l'ampleur de la tragédie que représente la perte de plus de 3 800 jeunes pilotes et marins, surtout si l'on prend en compte le nombre de morts pendant la seule guerre du Pacifique, estimé du côté japonais à plus de deux millions d'hommes. Mais si l'image des kamikazes continue encore à provoquer l'émotion, c'est surtout parce qu'il s'agissait de jeunes hommes, parfois même très jeunes. Un exemple permet de le mesurer : celui d'Araki Yukio, le plus jeune d'entre eux, né en 1928 et mort le 27 mai 1945 lors d'une attaque suicide sur des navires américains, à l'âge de 17 ans[37]. Le jeune Yukio fut immortalisé par une célèbre photographie publiée par l'*Asahi Shinbun*, le montrant au centre d'un groupe de pilotes tout sourires, portant un petit chien dans les bras, sur la base de Bansei, la veille de son départ pour sa dernière mission. Pas un des hommes sur cette photo n'a plus de vingt ans.

À ces pertes, qui, d'un point de vue purement objectif, ne sont pas considérables, il faut opposer le nombre de navires effectivement coulés par les kamikazes. Il n'existe pas véritablement de consensus autour d'un chiffre précis. Il est très difficile de savoir ce qui, au cours d'une bataille acharnée, a pu frapper un navire en particulier, et la tâche est encore plus difficile lorsqu'il s'agit de distinguer un Kaiten d'une torpille classique ou un Ōka d'une bombe de grande taille. Toutefois, la plupart des estimations sont de l'ordre de 45 à 50 navires coulés, le chiffre de 47 étant celui qui était le plus souvent avancé[38]. Mais l'étude de Robin L. Reilly, qui a repris un à un les rapports de l'US Navy et qui contrairement à d'autres historiens militaires inclut les péniches de débarquement et autres unités de petite taille, relève un nombre supérieur : 60 navires coulés pour la seule armée américaine, et 407 navires endommagés. Il dénombre également 6 830 morts dus aux attaques kamikazes et 9 931 blessés, même si ces chiffres sont sujets à caution puisqu'il est rare que les navires aient été touchés uniquement par les forces d'attaque spéciales[39].

L'historien japonais Ozawa Ikurō propose le calcul suivant pour estimer le taux de réussite des kamikazes : considérer quelle quantité de pilotes a réussi à toucher sa cible, par rapport au nombre total d'avions partis en mission et qui ne sont jamais revenus. Cette distinction permet d'éliminer du calcul les pilotes qui sont rentrés à leur base parce qu'ils s'étaient égarés ou ceux dont l'appareil était défectueux ou encore les avions d'escortes rentrés sans encombre à leur base, et donc de juger directement de

l'efficacité de la tactique par rapport au nombre de pilotes s'étant sacrifiés. Aux Philippines, 28,6 % des pilotes partis en mission kamikaze et dont l'avion s'est écrasé, sont parvenus à toucher leur cible, ou une cible proche, et 20,5 % sont parvenus à provoquer des dommages mettant le navire hors de combat ou le faisant couler. Par contre, pendant la bataille d'Okinawa, le taux de réussite chute brutalement, tombant à 15,8 % pour le nombre de cibles touchées et 12,3 % pour le nombre d'appareils ayant provoqué des dégâts conséquents[40]. Sur l'ensemble des campagnes auxquelles ont participé les kamikazes, le taux d'appareils ayant provoqué des dégâts est de 14,3 %. On est donc loin des calculs de l'état-major japonais, qui espérait que chaque appareil pourrait couler un navire important.

Faut-il pour autant en conclure que la tactique kamikaze était finalement peu efficace ? Ce n'est pas l'avis des analystes de l'US Navy juste après la guerre, à en juger par le *US Strategic Bombing Survey*, décrivant les différentes causes de dégâts subis par des navires de guerre américain dans le Pacifique : « l'avion suicide était de loin l'arme la plus efficace inventée par les Japonais contre les vaisseaux de surface. Alors qu'ils n'ont été utilisés que sur une période de 10 mois, au cours d'une guerre qui en a duré 44, les avions suicide ont été responsables de 48,1 % de tous les dégâts infligés à des vaisseaux de guerre américains, et de 21,3 % des navires coulés pendant la guerre. Mais les attaques des forces spéciales étaient coûteuses. Pendant les dix mois durant lesquels la tactique a été employée, l'aviation japonaise, toutes armes confondues, a perdu 2 550 avions pour parvenir à 474[41] impacts sur divers navires de surface alliés, soit un taux de réussite de 18,6 % »[42].

Surtout, le même document souligne que, malgré les techniques défensives qui ont été développées, il était quasi impossible de parer totalement une attaque kamikaze : « Un pilote prêt à écraser son avion contre un navire n'a besoin que de peu de compétence pour parvenir à toucher sa cible, s'il parvient à traverser l'écran de chasseurs ennemis et le feu des canons anti-aériens. Si un nombre conséquent d'avions japonais avaient attaqué en même temps, il aurait été impossible d'en empêcher une certaine proportion de traverser les défenses. Les pertes avaient beau s'élever à 100 % des avions et des pilotes impliqués, les résultats étaient loin d'être négligeables et pouvaient même suffire à provoquer des dégâts au-delà du supportable[43]. » On ne peut donc pas simplement balayer d'un revers de la main la tactique kamikaze à cause de son taux d'échec élevé :

malgré tout, elle représentait pour les Alliés une menace véritable, au point de provoquer chez les hommes une sorte de psychose, une peur panique à chaque fois qu'un avion japonais s'approchait. Si la DCA était impuissante à l'arrêter, il n'y avait plus d'autre salut que d'espérer que le pilote rate sa cible.

Par contre, les armes inventées pour les forces d'attaque spéciales furent un échec presque total, à l'exception des bateaux bombes. Les bombes Ōka, en particulier, étaient si inefficaces que les Américains les surnommèrent les bombes « *baka* », « crétin » en japonais. La première tentative d'utilisation se solda par la perte de tous les appareils lors du naufrage du porte-avions *Shinano* le 28 novembre 1944. La seconde, le 21 mars 1945, est également édifiante. 18 bombardiers « Betty » décollent de la base de Kanoya, emportant 15 Ōka et accompagnés d'une escorte, au départ censée être constituée de 55 Zéro. Près de la moitié des Zéro n'arrivant pas à décoller à cause de problèmes provoqués par un carburant de mauvaise qualité, cette escorte est finalement réduite à 30 appareils. Le départ se fait en grande pompe, les pilotes étant accompagnés jusqu'à la piste par le vice-amiral Ugaki Matome, devant lequel ils écrivent solennellement des mots d'adieu. Ils arrivent finalement près de leur cible, le porte-avions USS *Langley*. Immédiatement, plus de 150 Hellcats décollent pour parer l'attaque. Les « Betty », handicapés par leur lourd fardeau, n'ont aucune chance. En dix minutes, 11 sont abattus, et les autres abandonnent leurs Ōka. Finalement, de tout le groupe, seuls deux Zéro rentreront à Okinawa. Les pilotes américains rapportent que, dans la confusion, les pilotes de Zéro ont abandonnés les « Betty » à leur sort. La tentative suivante, le 1er avril, pendant la bataille d'Okinawa, se solde par un autre échec : sur six « Betty », un seul est rentré à la base, et pas un des Ōka n'a atteint sa cible[44].

Après ce nouveau désastre, les Ōka ne seront que très peu utilisés, et avec des résultats tout aussi médiocres : seuls quatre d'entre eux, sur les 57 auxquels les Alliés doivent faire face, arrivent à toucher leur cible. 42 des avions porteurs seront abattus avant même d'avoir pu larguer leur bombe. Un seul naufrage leur est attribué, celui du Destroyer USS *Mannert l. Abele* le 12 avril 1945, et, même dans ce cas précis, il n'est pas du tout certain que l'Ōka qui toucha le navire fut à l'origine de sa perte[45]. Une dernière mission a lieu les 21-22 juin 1945. Sur six Ōka, quatre seront abattus par des Corsairs, et les deux autres devront rentrer à leur base avec leurs bombardiers porteurs[46]. Ces armes étaient trop peu efficaces : les avions

porteurs, qui devaient s'approcher autant que possible de la cible avant de larguer la bombe étaient trop vulnérables, et les engins étaient trop peu maniables.

C'est aussi le cas des Kaiten, qui doivent également être largués près de leur cible, ce qui rend les sous-marins les portant très vulnérables aux attaques. Peu fiables, peu maniables, ils sont également assez chers à fabriquer, et on ne dénombre que trois impacts effectifs sur des navires américains[47]. Vers la fin de la guerre, le Kaiten était en passe d'être abandonné, au profit de nouveau petits engins suicide moins coûteux, les Kairyū shinkai, improvisés avec les moyens restants. Ils n'ont semble-t-il jamais été utilisés[48].

Malgré les pertes énormes qu'elles provoquent du côté des Japonais, les attaques des kamikazes restent redoutables pour les Américains. Les dégâts qu'ils provoquent sont considérables, même lorsque leur efficacité fut réduite par le manque d'entraînement et de moyens : lorsque le USS *Bunker Hill* est frappé par deux kamikazes le 11 mai 1945, l'incendie provoque 396 morts et 264 blessés. L'effet sur le moral des troupes alliées est considérable, provoquant une véritable « psychose des kamikazes », qui rend parfois les hommes inaptes à poursuivre le combat. Les attaques kamikazes sur les bateaux alliés étaient dangereuses mais surtout étaient incompréhensibles aux yeux des soldats et donc inquiétantes. Elles créaient un choc. Le vice-amiral C.R. Brown décrit ainsi l'horreur qui pouvait saisir les observateurs à l'approche des avions japonais :

> Il y avait comme une fascination hypnotique à cette vision si étrangère à notre philosophie occidentale. Nous regardions chaque kamikaze plonger, avec l'horreur et le détachement de quelqu'un qui assiste à un spectacle horrible. Nous finissions par oublier que nous étions la cible[49].

Il y eut donc un effet de sidération sur les forces navales américaines, qui ne fut pas sans conséquences sur la manière de mener la guerre elle-même. Pour beaucoup d'Américains encore aujourd'hui, les kamikazes ne furent que des tueurs ou des imbéciles fanatisés. Dans ces conditions, faire des pirates de l'air du 11 septembre des « kamikazes », s'impose à leurs yeux comme une évidence.

Cent millions de kamikazes ?

Toutefois, l'efficacité des kamikazes est à nuancer selon les périodes : au fur et à mesure que l'on avance dans l'année 1945, leur capacité à provoquer des pertes parmi les bâtiments américains s'effrite. La défense alliée est plus performante, les pilotes japonais sont moins entraînés, les avions sont en mauvais état. Pire, leur utilité même diminue : alors qu'il était effectivement possible d'imaginer que les kamikazes puissent avoir une action suffisante pour changer le cours de la bataille de Leyte, à Iwo Jima comme à Okinawa il ne s'agit que de faire reculer l'inévitable : aucune issue positive n'est envisageable ni pour ladite bataille ni même pour le Japon. S'il est à la limite possible de comprendre l'utilisation d'une telle tactique par Ōnishi aux Philippines, il est difficile de concevoir comment sa pérennisation pouvait se justifier. L'exemple ultime de cette aberration est l'inutile sacrifice du cuirassé géant *Yamato*, le 7 avril 1945, lors d'une gigantesque contre-offensive baptisée Opération Ten-gō par les Japonais : le *Yamato* a pour mission de s'échouer sur les plages d'Okinawa pour que ses puissants canons de 46 cm de diamètre, les plus grands jamais installés sur un cuirassé, puissent repousser les forces alliées. Il s'agit explicitement d'une mission suicide : les marins sont invités à se recueillir avant le départ, et la flotte qui accompagne le *Yamato* est baptisée « force d'attaque spéciale de surface ». Le Japon n'avait aucun moyen de protéger cette force des avions d'observation alliés. Celle-ci est donc repérée peu après son départ, et le *Yamato* sombre sous le feu de plus de 300 avions alliés et d'au moins onze tirs de torpille, noyant 3 055 de ses 3 332 marins, à 180 miles de l'île de Kyūshū[50].

Si les Américains durent reconnaître une relative efficacité de la tactique kamikaze, celle-ci n'en comporte pas moins des défauts fondamentaux rendant sa justification impossible d'un point de vue stratégique. Certes, les pertes infligées sont considérables, mais pour que la tactique puisse avoir une chance d'être réellement utile, il aurait fallu que le Japon ait été en mesure de remplacer avions et pilotes au fur et à mesure, jusqu'à ce que les pertes soient suffisantes pour faire plier les Alliés et les convaincre de négocier une paix avec le Japon. Or, même lorsque la machine de guerre japonaise était à son apogée, aurait-il été possible de remplacer des appareils alors que leur taux d'attrition était – par définition – de 100 % ? Le coût d'une bombe ou d'une balle n'est pas celui d'un avion, ni celui d'un pilote.

Et pourtant, la tactique kamikaze a sans doute eu un effet profond sur le cours de la guerre. D'abord elle a permis à Washington de justifier l'utilisation des bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki aux yeux du public américain : le fanatisme japonais ne pouvait être arrêté que par l'emploi de ces armes terribles. La détermination suicidaire du peuple japonais aurait impliqué une poursuite des combats pendant plusieurs mois, obligeant l'état-major allié à imaginer un débarquement militaire sur le sol de la métropole japonaise, sans doute très coûteux en vies humaines. Inversement, elle a permis au général Douglas MacArthur de justifier la clémence à l'endroit de l'empereur qu'il refusa toujours de poursuivre en justice et de faire abdiquer. Selon lui, une politique d'occupation dure risquait de déclencher des réactions violentes dans la population japonaise. Les Alliés risquaient de se retrouver face à « cent millions de kamikazes » aurait-il expliqué, nécessitant sans doute l'envoi d'un million de soldats américains supplémentaires pour « tenir » le Japon[51].

Si les actions aboutissant à la mort des soldats ou des pilotes par « choc corporel » imaginées par l'état-major japonais ont eu une efficacité militaire limitée sur le champ de bataille, elles ont néanmoins joué un rôle historique en légitimant par la suite l'usage inouï du feu nucléaire contre des populations civiles décrites comme fanatiques, à l'image des soldats, puis permis inversement de justifier aux yeux des autorités politiques américaines le maintien d'une monarchie pourtant compromise jusqu'au bout dans la poursuite ultime et insensée d'une guerre perdue depuis longtemps.

4

Endoctrinement, terreur et idéologie

On imagine aisément que le processus qui conduit de simples soldats à mourir lors de charges désespérées et suicidaires par « choc corporel » contre l'ennemi, ou, *a fortiori*, de jeunes pilotes à attendre, parfois pendant plusieurs semaines, un ordre qui scellera leur destin et les entraînera vers une mort certaine par écrasement sur un navire américain, n'est pas le résultat d'une simple décision imposée par la hiérarchie. Comment peut-on convaincre ainsi un homme de se dévouer corps et âme au point d'aller au-devant d'une mort certaine ? Pour cela, il faut tenter de reconstituer le « bain idéologique » dans lequel se meuvent les combattants (et les civils à l'arrière), et comprendre pourquoi le sacrifice suprême par mort programmée pour un État et un empereur pouvait être « acceptable ».

Une préparation idéologique de grande ampleur

Si les décisions individuelles sont toujours le résultat de motivations multiples, relevant de l'intime et souvent difficiles à discerner, il reste possible de comprendre ce qui fabrique des comportements de masse. Concernant la psychologie collective des soldats japonais durant la guerre et plus particulièrement des pilotes kamikazes, nous rejetterons d'emblée les explications simplistes qui voudraient que les Japonais soient – par nature en quelque sorte – fascinés par le suicide et la mort, et victimes d'un instinct grégaire niant l'individu et favorisant l'obéissance aveugle à la hiérarchie.

Ces mentalités n'ont pas toujours existé au cours de l'histoire et ne caractérisent pas plus le peuple japonais qu'un autre[1]. Les multiples révoltes populaires qui accompagnèrent l'histoire de ce pays viennent nous rappeler que la soumission à la domination n'a pas toujours caractérisé un peuple[2] qui fut, par ailleurs, toujours fasciné par de nombreuses figures de personnages excentriques, non conformistes, et souvent créatives[3]. Des soldats japonais censés se battre jusqu'au bout sans jamais se constituer prisonniers, et encadrés par des officiers qui avaient un haut sens de l'honneur, on gardera quand même à l'esprit que les cadres de l'armée du Kwantung, repère notoire de nationalistes convaincus de la justesse de la cause de l'empire s'il en fut, détalèrent en Mandchourie en août 1945 devant l'avancée de l'Armée rouge soviétique, abandonnant les soldats et, pis encore, la population civile japonaise, seuls face à l'ennemi. Malgré la propagande qui exigeait des soldats japonais qu'ils combattent jusqu'au dernier, 500 000 à 600 000 d'entre eux, dont plus de 150 généraux, abandonnèrent tout esprit de sacrifice et choisirent de se constituer prisonniers aux troupes de Moscou. On mesure dans ce seul événement comment la tension qui animait les combattants de l'armée japonaise et les conduisit parfois au sacrifice suprême, put, dans certaines situations, s'évanouir en l'espace de quelques jours voire même de quelques heures, preuve s'il en fallait que le comportement au combat des troupes japonaises avait été le résultat d'une préparation idéologique de grande ampleur et non le produit d'un quelconque atavisme culturel.

Cette préparation fut en grande partie la conséquence d'un discours politique gouvernemental accepté par le plus grand nombre, dont on voit les premiers éléments se mettre en place dès la fin du XIXe siècle lors de la naissance de l'État-nation. Elle fut aussi la conséquence de pratiques visant à susciter la peur, et dont la répression policière n'était pas la moindre. L'endoctrinement des petits Japonais dès l'école, la brutalité avec laquelle furent traités les conscrits de l'armée rejoignant le front, l'esthétisation de la mort sacrificielle dont la propagande d'État abreuva la nation à satiété, notamment dans les dernières années de la guerre, contribuèrent, chacun à sa manière, à donner naissance à une structure idéologique apparemment sans failles et de caractère quasi totalitaire, à laquelle tous finirent par se soumettre.

On a souvent insisté, et sans doute à juste titre, sur le rôle fondamental de l'éducation et plus particulièrement de l'école primaire dans le processus de

formation des nations aux XIXe et XXe siècles. La diffusion de l'éducation, la multiplication des écoles et l'augmentation du nombre des enfants scolarisés avaient pour but d'élever le niveau moyen d'instruction des populations pour leur permettre de s'adapter aux exigences du monde moderne. Mais on développait aussi dans ces écoles le patriotisme, l'esprit civique et d'une manière générale, un certain nombre de valeurs communes à la nation. Partout, dans le monde, on se mit à transformer des fils de paysans ou d'artisans en citoyens d'une nation moderne[4], on procéda à une « nationalisation des masses » pour reprendre le titre de Mosse[5]. Le Japon bien entendu n'échappa pas à la norme générale et les écoles furent le lieu d'un endoctrinement idéologique de masse, grâce à des instituteurs qui furent, dans les campagnes notamment, les vecteurs de la diffusion de l'idéologie impériale telle qu'elle put se constituer. Le rescrit impérial de l'éducation (1890), les commentaires officiels qu'il suscita, les manuels scolaires (uniques et rédigés par les membres d'une commission officielle depuis 1902-1903) constituèrent les textes sur lesquels les enseignants purent s'appuyer pour inculquer les principes de la nouvelle idéologie impériale. Une directive du ministère de l'Éducation rappelle en 1902 les objectifs des manuels scolaires d'histoire en même temps que les règles de l'enseignement :

> L'histoire du Japon doit servir à faire connaître les éléments fondamentaux du génie national (kōkūtai) et à lui apprendre à en respecter la vertu… Elle a pour but de montrer, depuis les origines jusqu'à nos jours, le système qui a présidé à l'édification du pays, le caractère continu de la dynastie impériale, l'œuvre immense entreprise par les empereurs, les hauts faits de loyauté et de sagesse, le courage guerrier du peuple, les origines de la culture et les éléments importants de nos relations avec les pays étrangers[6].

La volonté valorisée

Le ton est donné. Le manuel d'histoire des écoles primaires dans son édition de 1934-1935 (et en usage jusqu'en 1943) est celui qu'ont utilisé les soldats et les pilotes mobilisés en 1944-1945[7]. L'histoire y est comprise comme une morale et compose une galerie de personnages, divisés en bons serviteurs du souverain et en mauvais sujets. On cherche à y montrer que l'éthique de la société est intemporelle et que l'exemple des ancêtres est là pour nous montrer la voie. Les vertus qui sont convoquées dans cet ouvrage scolaire sont claires : il s'agit d'abord de faire de l'élève un futur adulte

capable d'effort, qui sache se priver, qui ne recourt jamais à la facilité. Qu'il s'agisse d'aptitudes physiques, intellectuelles ou morales, le Japonais doit être capable de faire effort sur lui-même : tout esprit de liberté, d'indépendance, tout attrait pour la jouissance doit être banni des jeunes cervelles.

Parmi les valeurs mises en avant à travers les personnages historiques présentés, ce sont les aptitudes à faire de l'homme un combattant exemplaire qui viennent en premier lieu. Le soldat futur sera courageux et doté d'une volonté de fer. Soulignons le retour par dix-sept fois dans le manuel en question d'anecdotes diverses de caractère martial louant l'esprit de sacrifice jusqu'à la mort qui doit apparaître au combattant vaincu comme la seule issue possible. L'honneur du vaincu se rachète dans le suicide et la mort. Il ne s'agit pas toujours de combattre jusqu'au bout afin d'infliger à l'ennemi le plus de pertes possible mais surtout de préserver son honneur, car rien n'est plus infâmant que de se constituer prisonnier, une trahison envers soi-même en quelque sorte.

Ainsi peut-on lire à propos de la bataille finale de Dan no ura en 1185 entre guerriers Taira et Minamoto : « L'armée Taira fut définitivement battue et le général Munemori, qui était un lâche, fut fait prisonnier tandis que les autres membres du clan combattirent jusqu'à la mort[8]. » Le général russe Stoessel qui capitule à Port Arthur en 1905, aurait dû combattre jusqu'au bout et se suicider, selon le code de la guerre imaginé par les dirigeants japonais. Mais Stoessel est un Occidental et, battu, il se rend, ce qui est pour un vrai Japonais, une lâcheté. Or les troupes japonaises lors de cette bataille ont subi bien plus de pertes que les Russes. Donc pour ne pas « humilier » encore plus le souvenir des héros japonais – ils ne se sont quand même pas fait tuer par des lâches… –, le manuel doit biaiser : « Bien qu'il fût notre ennemi, Stoessel avait combattu avec un grand courage et avait servi son pays avec fidélité ; c'est pourquoi l'empereur ordonna avec bienveillance, afin de préserver l'honneur des soldats, que les officiers russes de la garnison puissent conserver leur épée et rentrer dans leur pays[9]. » Ici, on comprend qu'il faut l'intervention personnelle du souverain pour expliquer un fait quasi extraordinaire, la survie du vaincu.

Ces combattants exemplaires que cherche à forger une telle éducation devront cependant n'être que des soldats, pas des officiers, des subordonnés pas des chefs. Les qualités exigées sont le sens de la discipline, jamais l'esprit d'aventure, d'indépendance ou de révolte. Le Japonais doit être

courageux mais docile. Derrière le vocabulaire aux consonances confucéennes ou féodales, « loyauté », « fidélité » se cachent en fait une exigence d'obéissance, voire de servilité. On insiste en permanence sur le respect de la hiérarchie, le père, le chef, le supérieur, le maître, le commandant. Dans le chapitre final, il est clairement expliqué que « les rapports entre les puissants et les faibles sont faits de crainte respectueuse et de compassion filiale[10] ». Un sujet loyal donc, surtout pas un citoyen conscient. Cela explique-t-il le peu de résistance que manifestèrent les Japonais à se laisser embarquer dans l'aventure de la guerre et ce système d'irresponsabilité générale que dénonçait l'intellectuel Maruyama Masao au lendemain de la guerre[11] ?

Les écoliers devaient par ailleurs apprendre par cœur et dans l'ordre la liste des 123 empereurs qui se sont succédé depuis Jinmu, le fondateur mythique de la lignée. C'est d'ailleurs une constante de l'enseignement nippon. On demande aux élèves puis aux conscrits dans les casernes ou les bases, de faire un effort de mémorisation qui confine parfois à l'abrutissement. Ces efforts sont dus autant à la nécessité de développer la mémoire visuelle et les automatismes de lecture indispensables à la maîtrise des idéogrammes qu'à la volonté de favoriser un enseignement où l'on apprend même si on ne comprend pas, où l'on favorise le réflexe et l'automatisme aux dépens de la réflexion et de l'esprit critique.

Un mot encore sur la conception du héros qui transparaît dans les manuels scolaires d'avant-guerre. Il est frappant de constater que la plupart des héros japonais sont des personnages tragiques, des perdants et ne sont finalement grands que par leur mort[12]. Leur vie est un échec mais leur mort est grandiose et théâtrale, comme le couronnement de leur carrière. En Occident le héros est doté de certaines qualités (justicier, loyal, sympathique, magnanime, etc.) et passe par toutes sortes d'épreuves pour en sortir finalement vainqueur. Au Japon, le héros se bat dans le cadre de la conception japonaise de la loyauté et de la justice (fidélité au seigneur, à l'empereur, au pays) mais il ne gagne pas toujours. Rarement de *happy end* au sens hollywoodien du terme. Il ne fait pas triompher sa cause, ou plutôt il la fait triompher dans un futur incertain, au-delà de sa mort, il fait don de sa vie à son idéal. Sa mort écrase son adversaire.

Ainsi en va-t-il d'un guerrier du XIVe siècle, Kusunoki Masashige dont l'histoire fut montée en épingle à l'époque Meiji et qui incarnait à la veille de la guerre l'un des héros fidèles de l'histoire du Japon, comme en

témoigne toujours son imposante statue, installée en 1900 devant le palais impérial à Tokyo. Kusunoki Masashige figure en 1336 l'un des meilleurs soutiens de l'empereur Go Daigo. Il accepte la bataille contre le principal adversaire de l'empereur, le général Ashikaga Takauji qui deviendra shôgun en 1338[13]. Il sait pourtant que cette bataille est une folie et qu'il ne la gagnera pas. L'empereur lui a prescrit de livrer combat. Il va donc se battre malgré un rapport de forces défavorable. Il prépare sa mort et le soir de la bataille, il est défait et se suicide serein parce qu'il a obéi jusqu'au bout. S'il avait refusé le combat et livré bataille à un moment plus propice, il serait en vie mais aurait désobéi. Sa mort courageuse devient le rachat de sa défaite. Les adversaires de Masashige traîneront comme un boulet sa mort héroïque de vassal loyal jusqu'au bout. Le général ennemi vainqueur est donc le « méchant » de l'histoire. La défaite n'est rien, seule la mort est valorisée. Qu'importe si les partisans de Go Daigo ont été vaincus à la bataille de la Minato-gawa. Masashige, le fidèle vassal, a fait son devoir jusqu'au bout et est mort dignement. C'est la seule chose importante. Le manuel scolaire cité ci-dessus explique : « En vérité Kusunoki Masashige est un modèle de fidélité à tout jamais. Notre peuple doit avoir un dévouement identique en vue de bien servir le pays[14]. »

La gloire de mourir

De tels héros donnés en exemple aux enfants japonais ont certes pu expliquer le comportement apparemment suicidaire des combattants pendant la guerre. La victoire n'est en effet pas toujours leur motivation essentielle. La logique qui conduit à des pilotes kamikazes peut se comprendre dans pareil contexte. La gloire de mourir plutôt que la gloire de vaincre. Pour les soldats américains, on entre alors dans une guerre asymétrique dans laquelle le combattant ennemi n'est pas mu par la nécessité de sortir victorieux des combats, mais par celle d'impressionner l'adversaire par sa détermination devant la mort. Cette manière de combattre, interprétée par les troupes américaines comme du fanatisme irrationnel, pèsera de manière terrible sur les combats en 1944-1945, provoquant du côté japonais des pertes effrayantes, mais du côté américain une inquiétude qui justifiera l'usage de tous les moyens pour en finir.

Derrière cette héroïsation du combattant japonais prêt à mourir pour ne pas voir son honneur souillé se cachent néanmoins des méthodes d'encadrement des troupes qui font probablement de l'armée japonaise de ce temps l'une des armées du monde les plus violentes vis-à-vis de ses propres soldats. Là d'ailleurs gît le sens véritable du mot militarisme. Comment transformer un pacifique paysan japonais en machine à tuer ? Comment faire d'un simple artisan de la ville basse de Tokyo un soudard sanguinaire ? Comment convaincre un étudiant cultivé de se battre jusqu'à la mort, en excluant toute possibilité de reddition ? Probablement, en lui faisant admettre que les objectifs de l'armée impériale sont justes évidemment. La propagande nationaliste dans le pays et dans l'armée s'y emploie, et souvent avec succès, car la majorité de la population japonaise (mais pas toute) adhère au régime et le soutient. Mais la propagande ne peut seule pousser les soldats à des opérations suicidaires. Il faut donc casser tout ce qui fait que les soldats sont des individus, capables de penser par eux-mêmes.

La violence subie par les jeunes conscrits dans le cadre de leur entraînement est souvent terrible. La cruauté vis-à-vis des subordonnés constitue même une technique psychologique. Les officiers sont eux-mêmes le plus souvent persuadés qu'une discipline de fer est le seul moyen d'obtenir des troupes aguerries et que construire cette discipline implique la violence. Chaque grade est autorisé à se comporter de manière dure avec les subordonnés. Les conscrits comme les engagés, tant qu'ils restent des « nouveaux », sont la cible de sévices cruels, de brimades et d'injustices. Souvent, ils sont battus par les sous-officiers. Cela dure jusqu'à ce qu'ils montent en grade et que soit venu leur tour de pouvoir infliger aux plus jeunes les mêmes traitements. Au bas de l'échelle, les soldats de deuxième classe sont, disait-on, moins bien traités que les chevaux de l'armée. Aucun supérieur ne pouvait être considéré par ses hommes comme un « brave type ». Les violences aboutissent parfois à mort d'homme mais la hiérarchie ne s'en soucie guère. La vérité, c'est que les soldats sont au fond d'eux-mêmes terrorisés par les officiers et les sous-officiers, et les haïssent. L'historien Irokawa Daikichi se souvient d'une séance particulièrement pénible où il fut passé à tabac par ses supérieurs, et au cours de laquelle l'un de ses camarades, frappé à la tête, tomba dans le coma et décéda. Cinquante ans plus tard, Irokawa était encore traumatisé par le souvenir[15].

Mais si le système parvient à étouffer les individus, il fonctionne quand même avec une certaine efficacité. Les officiers sont durs avec leurs sous-

officiers et ces derniers brutalisent les soldats. L'encadrement, pour lâcher la pression en quelque sorte, laisse faire, voire encourage les violences contre les populations civiles, notamment en Chine. Brutalisés par la hiérarchie, les soldats à leur tour brutalisent les civils, voire les prisonniers, traités avec mépris. On a inculqué aux soldats japonais que se constituer prisonnier est la plus grande des hontes. Ils affichent donc le mépris le plus total à l'égard des prisonniers ennemis, déshumanisés par la propagande de guerre.

Parfois, il peut cependant arriver que les cadres militaires aillent trop loin dans l'humiliation de leurs propres subordonnés. Certains rapports d'ailleurs mettent en garde l'état-major à Tokyo : les punitions personnelles trop lourdes infligées aux soldats finissent par saper l'unité des formations combattantes. On craint des phénomènes de désertion. On rapporte des cas de soldats exaspérés qui attaquent le mess des officiers à la grenade[16]. Plusieurs mois après la défaite, le journal *Asahi* publie de nombreuses lettres de soldats qui ne rêvent que de faire la peau de leurs anciens officiers[17].

Une brutalité instrumentalisée

Les mauvais traitements subis par les soldats de l'armée impériale de la part de leur encadrement sont donc monnaie courante et les officiers maintiennent une pression terrible sur les jeunes recrues. L'écrivain Mizubayashi Akira évoque les souvenirs que lui a laissés son père, mobilisé en Mandchourie dans l'armée du Kwantung. Il évoque « les jours qui n'en finissaient pas de s'écouler dans la violence, dans la peur de la violence, dans cette violence qu'est la peur constamment cultivée[18] ». Ceux qui, dans cette situation quasi carcérale tiennent à préserver leur indépendance intellectuelle ou plus simplement leur intégrité morale sont rares et risquent à tout moment de se voir réserver une sadique maltraitance physique. Il fallait tenir en attendant des jours meilleurs. Katō Shūichi, l'un des grands intellectuels japonais de l'après-guerre, raconte comment il a tenu en lisant et récitant des vers de Paul Valéry à ses moments perdus. L'anglais était interdit au front mais pas le français…

Les futurs aviateurs, qui pourtant bénéficient d'un relatif traitement de faveur, vivent eux-mêmes de très difficiles expériences. La coercition fait

aussi partie du programme pour, et selon la même logique que dans l'infanterie, maintenir une discipline de fer, développer parmi les combattants une incroyable agressivité, les préparer à mourir.

Afin de s'assurer de leur obéissance et de leur loyauté, les futurs kamikazes sont soumis à un entraînement terrible, au cours duquel ils subissent une très grande violence, bien supérieure à celle du début de la guerre. Suzuki Yukihasa, élève pilote des forces spéciales à Hyakuri-ga-hara, fait ses classes dans l'avion qui doit l'emporter à la mort. L'absence de carburant fait qu'il est très rare que les pilotes puissent s'entraîner en vol, et en conséquence, les progrès des élèves sont lents. Après un jour de résultats particulièrement médiocres, les aspirants sont placés en ligne et tous sont frappés au visage. Ceux qui réagissent sont battus encore plus sévèrement. Suzuki dit avoir vu, avant cet incident, une nouvelle recrue frappée à mort[19].

Kuwahara Yasuo, lui-même un futur kamikaze, explique comment pendant plus de trois mois, les jeunes aviateurs qui faisaient leurs classes, étaient pris en main par des chefs de groupe, les *hanchō*. Il fait cette expérience durant l'année 1944, à une époque ou l'on formait encore les pilotes. Kuwahara et ses camarades surnomment leur instructeur « le porc ». Mais ailleurs, certains prennent leur chef pour un demi-dieu et se disputent pour avoir l'honneur de lui frotter le dos au bain public…

Pendant ces périodes de formation, insultes, punitions, humiliations, séjours au cachot, coups de bâton, coups de fouet, coups de crosse de fusil, coups au visage avec nez et dents cassés, sont le lot commun des nouvelles recrues. À cela, il faut ajouter les entraînements sportifs violents, les courses, les marches… Les tortures morales sont aussi fréquentes. Ainsi, par exemple, les recrues doivent apprendre par cœur et réciter les articles de l'admonestation impériale aux soldats de 1882 (*Gunjin chokuyu*).

Dans ce texte qui vante notamment les quatre vertus essentielles du soldat, la loyauté, le calme, la franchise et l'obéissance, on trouve cette phrase terrible : « Le devoir est plus lourd que des montagnes mais la mort est plus légère qu'une plume. » Ceux qui oublient des passages du rescrit ou plus simplement bafouillent, sont passés systématiquement à tabac. Certaines recrues sont battues jusqu'à perdre conscience. Kuwahara lui-même sera roué de coups au point de s'évanouir. Épuisés physiquement, torturés, certains meurent sous les mauvais traitements. D'autres craquent et se suicident, mais ceux qui survivent à cet « entraînement » sont devenus de

véritables machines à tuer, capables d'accepter les ordres les plus durs et de partir à la mort. Celui qui pouvait supporter trois mois d'entraînement sous la coupe des *hanchō*, était tellement endurci qu'il ne songeait pas à fuir devant l'ennemi. Kuwahara explique le terrible mécanisme : « La mort de nos camarades avait servi à endurcir les autres et à nous faire admettre que les faibles ne peuvent survivre[20] ».

Plus tard, quand les premières formations de pilotes kamikazes décollent, il arrive que certains pilotes soient contraints de rentrer à la base : la météo est trop mauvaise, l'avion est déficient et nécessite d'être réparé pour pouvoir mener à bien la mission, ou parfois le pilote a perdu ses camarades de formation au milieu des nuages. Les témoignages concordent pour dire que dans ce cas, l'accueil par les supérieurs est terrible : les pilotes sont insultés, traités de couards, roués de coups, jetés au cachot, et renvoyés en mission dès que possible. La terreur déployée par des officiers qui, eux ne partent pas en mission suicide, fait donc aussi partie du système d'envoi des pilotes à la mort.

Lors du dernier rassemblement à la fin du stage, Kuwahara décrit les jeunes recrues récitant fièrement et en rythme l'admonestation impériale sur le tarmac de l'aérodrome, devant le commandant, dans le grondement des moteurs des bombardiers qui décollent non loin de là. Kuwahara y voit alors quelque chose de grand, d'exaltant, et comprend enfin « la justesse de notre cause ». Il estime finalement que ces « classes » l'ont endurci, aguerri. Il se prend désormais pour un vrai combattant. Quand l'heure viendra, il se tiendra prêt à se muer en « joyau brisé ».

L'esthétisation de la mort sacrificielle

Les quatre premières unités de pilotes suicide qui partirent le 25 octobre 1944 pour un combat sans retour se virent attribuer des noms de code évocateurs. La première, *Shikishima*, menée par Seki Yukio, puis les trois autres, *Yamato*, *Asahi*, *Yamazakura*. Les quatre expressions proviennent d'un poème de Motoori Norinaga (1730-1801), dont la pensée a été exploitée comme source d'inspiration nationaliste dans le Japon des années 1930-1940.

Motoori Norinaga est l'un des meilleurs érudits du milieu de l'époque des shôguns Tokugawa (1603-1867), auteur d'un grand nombre d'ouvrages

consacrés aux classiques de la littérature japonaise, notamment au *Kojiki* (*Chronique des Temps anciens*), récit mythologique compilé sur ordre impérial en 712. Très respecté de son vivant par la puissance de son érudition et de sa pensée, malgré une ascendance familiale médiocre (il n'est pas d'ascendance samouraï, son père était un grossiste en cotonnades), il donne de nombreuses conférences sur les « classiques », étudie à fond les choses anciennes et le shintō des origines, pour développer un courant de pensée, le *kogaku* (les études anciennes) connu plus tard sous le nom de *kokugaku* (les études nationales), courant désigné sous le terme de « nativisme » par les chercheurs anglo-saxons.

Ce mouvement intellectuel qui fait appel à l'autochtonie se constitue dans une hostilité assez radicale avec les études chinoises confucéennes alors prédominantes dans l'archipel, et avec le bouddhisme. Les études qu'incarne ce penseur sont le premier courant de pensée dans l'histoire japonaise à poser la question de l'extériorité de la pensée confucianiste, venue de Chine, et du bouddhisme, venu d'Inde. D'une certaine manière, le « nativisme » de Norinaga représente une première tentative de penser le nationalisme japonais. Dans ses écrits, le savant exalte notamment le génie de la langue japonaise et la culture littéraire des origines qu'il considère comme une trace de la tradition autochtone, avant que la culture ne subisse l'influence de modes de pensée, confucianisme ou bouddhisme, issus de l'étranger. L'exemple le plus connu de cette forme d'exaltation est un poème *waka*[21] de sa composition qui illustre l'âme du Japon de toujours.

> *Shikishima no Yamato gokoro wo hito towaba/*
> *Asahi ni niou yamazakura bana*
> Si l'on me demandait ce qu'est l'âme du Yamato de Shikishima,
> je répondrai le parfum des fleurs de cerisier de montagne dans le soleil levant.

Nous avons ici souligné les quatre mots clés de ce poème qui ont été choisis, sans doute par le vice-amiral Ōnishi Takijirō lui-même, comme nom des premiers groupes d'attaque spéciaux. Il est très difficile de ne pas voir dans cet assortiment de vocables à forte résonance poétique et archaïsante, l'intention politique d'encourager, par l'esthétisation de la mort sacrificielle, la sortie fatale, le « saut dans le vide » des jeunes pilotes élus pour les missions de kamikazes.

Shikishima est le nom de la contrée près de l'ancienne capitale de Nara où, selon les antiques chroniques impériales, l'empereur mythique Sujin aurait installé son palais. Par extension, *Shikishima* est devenu un terme

poétique pour désigner le Japon d'autrefois, le Japon de toujours[22]. *Yamato*, qui donne aussi son nom à une ancienne province (elle correspond à l'actuel département de Nara), fut longtemps la désignation officielle du pays avant que celle-ci ne soit supplantée dans la titulature diplomatique par le terme « Japon » à la fin du VIIe siècle. *Yamato* est donc au Japon un peu de ce qu'est la Gaule à la France ou l'Helvétie à la Suisse. Mais l'usage du mot *Yamato* s'inscrit aussi dans une perspective dichotomique, opposant tout ce qui est censé être d'essence purement japonaise à ce qui fut autrefois reçu de la Chine.

Ainsi, Motoori Norinaga fait une distinction entre ce qu'il appelle *Yamato gokoro*, « le cœur du Yamato, c'est-à-dire les sensibilités du Yamato, du Japon de toujours » et *Kara gokoro* « les sensibilités poétiques chinoises ». Yamato que l'on retrouve aussi dans l'expression patriotique *Yamato damashii* (l'esprit du Yamato) est l'un de ces mots forts qui renvoient au passé immémorial du pays et évoquent la fierté, la sagesse, la détermination, le savoir-faire des hommes du Yamato, souvent opposé à l'âme chinoise. À partir de là, il n'y a qu'un pas pour que le mot ne s'imprègne de patriotisme chauvin. Avant même la fondation des forces spéciales d'attaque, le nom de *Yamato* avait été donné au plus grand navire de guerre de la marine japonaise qui sera finalement coulé le 6 avril 1945 par l'aviation américaine. Sa perte sonnera comme une nouvelle défaite irrémédiable pour le pays. Les dirigeants de l'armée et de la marine japonaises étaient pour le moins convaincus que l'âme japonaise possédait en elle une telle puissance qu'elle la rendait capable de faire face à la mort sans aucune hésitation et qu'il s'agissait, somme toute, d'une force qu'il fallait savoir exploiter pour renverser le sort de la guerre.

La fleur du cerisier, symbole national

Asahi, le Soleil levant est évidemment une allusion à l'emblème national du Japon. Le cercle rouge dans un fond blanc symbolise le soleil qui se lève. D'ailleurs le terme Japon, en japonais *Nihon* que l'on peut aussi prononcer *Hi no moto*, renvoie lui aussi à l'idée du soleil qui se lève à l'Est. En janvier 1870, le nouveau gouvernement issu du mouvement de rénovation de Meiji a fait du disque rouge sur fond blanc (*hinomaru*), le drapeau national du jeune empire. Mais l'origine de ce motif remonte très

loin dans l'histoire. Depuis ses origines, la dynastie japonaise est associée aux cultes solaires, et la déesse Amaterasu, la déesse du soleil, n'est rien d'autre que l'ancêtre mythique de la lignée impériale. Selon une ancienne chronique historique du pays, le *Shoku Nihongi*, compilé en 797, une cérémonie très ancienne avait lieu le premier jour de l'année au cours de laquelle on dressait en présence du souverain une oriflamme représentant le soleil. Il ne s'agit pas encore du disque rouge sur la terre blanche mais on s'en rapproche.

À la fin du XIIe siècle, les deux grandes vassalités guerrières qui s'affrontent, les Taira et les Minamoto se choisissent des emblèmes pour se reconnaître dans les combats, le rouge devient la couleur des Taira et le blanc celle des Minamoto. Les Taira qui estiment agir au nom de l'empereur ont pris la couleur du soleil levant, emblème du souverain, avec une oriflamme rouge contenant un cercle doré en son centre, symbolisant le soleil. Les Minamoto inversement adoptent la couleur blanche symbolisant la terre ou le pays, avec un rond rouge, le soleil, en son centre. Ces derniers sortent finalement vainqueurs de ces guerres en 1185, et inaugurent le premier régime shogunal. C'est donc cette oriflamme blanc et rouge en son centre qui, peu à peu, en vient à symboliser dans l'histoire du pays, l'État réunifié. Un siècle plus tard, lors des invasions mongoles, Nichiren, le fondateur de l'école bouddhique du sutra du Lotus, aurait fait présent d'une bannière blanche et rouge au régent du shogun. L'image du Soleil levant était déjà en quelque sorte liée à l'idée du danger qui menace le pays. Sous les Tokugawa, les représentations du cercle rouge sur fond blanc se généralisent notamment comme motifs esthétiques de paravents ou d'éventails, tandis que l'expression *Asahi* devient de plus en plus fréquente, notamment dans sa graphie traditionnelle 旭. Avec l'ouverture des ports dans les années 1850 et la nécessité de distinguer les navires par nation, les bateaux japonais adoptèrent alors, sous l'impulsion des derniers shoguns, le drapeau rouge sur fond blanc comme emblème national. Ce qui importe ici, c'est que cette notion d'Asahi renvoie aux origines immémoriales du pays.

Enfin *sakura*, le cerisier en fleur. Ici, il s'agit de *yamazakura*, le cerisier de montagne, le cerisier sauvage, qui passe pour avoir les floraisons les plus sublimes. Attendue comme le signe de la venue du printemps, la floraison des cerisiers fait l'objet d'une admiration générale d'autant qu'elle est très brève, quelques jours seulement. Une beauté luxuriante mais éphémère. Les pétales en pleine floraison tombent du jour au lendemain, emportés par le

premier souffle de vent, sans jamais se dessécher sur l'arbre. Si la brise est forte, les fleurs tombent, comme de la neige et on évoque alors une « neige de pétales de cerisiers ». La fleur de cerisier a donc une vie d'autant plus intense qu'elle est éphémère, d'autant plus exaltée qu'elle passe rapidement. C'est ce contraste entre la vie et la mort, qui suscite le sentiment poignant de *mono no aware*, la beauté fragile d'un monde voué à disparaître. Le beau est donc par nature évanescent. Celui qui s'accroche à la vie est déconsidéré, alors que celui qui se sacrifie est loué.

La brève éclosion des cerisiers en mars-avril donne l'occasion de fêtes (*hanami*, « aller voir les fleurs »), depuis des siècles, du sud au nord de l'archipel, auxquelles participent toutes les couches de la population. Dès le VIIIe siècle, un récit décrivant les mœurs et la géographie de la lointaine province de Hitachi dans l'est de l'archipel, évoque une fête annuelle au moment de la floraison des cerisiers au cours de laquelle on danse et on chante sur les pentes du Mont Tsukuba en emportant de quoi manger et boire[23].

Cette pratique est aussi évoquée dans *le Roman du Genji*, une œuvre littéraire du XIe siècle. Au cours de l'époque d'Edo, la fête semble atteindre son paroxysme. Mais elle prend aussi d'autres caractères, elle devient une sorte de mascarade, de carnaval, de renversement des rôles, des costumes et des genres, au cours de laquelle certains dansent en tournant sur eux-mêmes, entrent en transe et communiquent avec les dieux. La fleur de cerisier est aussi associée au monde des plaisirs, des geishas et des jeunes éphèbes. Or, dans le processus de sélection de pratiques présentées comme traditionnelles dans le Japon en voie de modernisation, « l'invention de la tradition », cette forme transgressive de la fête des cerisiers en fleur sera « oubliée », évacuée, et on lui préférera une symbolique plus classique, plus conforme à la notion d'éphémère qui découle, dit-on, de la vision bouddhique de l'impermanence des choses. Il y a ainsi une manipulation du champ métaphorique des cerisiers en fleur, rendue possible parce que sa symbolique incluait un champ de signification à la fois vaste et complexe.

Comme l'a admirablement démontré Emiko Ohnuki-Tierney[24], la fleur de cerisier fait l'objet d'un discours de plus en plus structuré dans le cadre du nationalisme grandissant du début du XXe siècle. Nishi Amane, l'un des grands intellectuels des Lumières qui dénonçait au début des années 1870 la « servitude mentale » qu'il croyait déceler dans les mentalités japonaises, se voit confier la préparation de ce qui deviendra en 1882 le rescrit impérial

aux soldats dont, en 1944-1945, les jeunes aviateurs dans certaines bases d'entraînement devaient apprendre, on s'en souvient, le texte par cœur. Il écrit que « la fleur de cerisier ne s'accroche pas à sa branche jusqu'à se dessécher comme le font le camélia ou la rose. Elle est très différente du citrus chinois (*yuzu*) qui ne vaut même pas d'être regardé ». E. Ohnuki-Tierney fait remarquer que Nishi Amane ne cite pas par hasard la pivoine, l'emblème de la Chine, souvent associée à l'ancienne capitale de Luo Yang, et la rose de Sharon qui est celui de la Corée[25]. Selon Nishi, la supériorité japonaise s'affirme ainsi jusque dans l'emblème national.

Dans *Bushidô, Soul of Japan,* ouvrage publié en anglais en 1899 et dont le succès ultérieur en Occident ne se démentira jamais, l'intellectuel Nitobe Inazô, agronome de formation, reprend les idées déjà formulées quelques années plus tôt par Nishi Amane et se lance dans une réflexion (qui laisse parfois sans voix…) sur la supériorité de la fleur de cerisier japonaise sur la rose européenne :

> Nous ne pouvons partager l'admiration que les Européens portent à leur rose, à laquelle il manque la simplicité de notre fleur [de cerisier]. Les épines que la rose cache sous sa douceur, la ténacité avec laquelle elle s'accroche à la vie comme si elle repoussait ou craignait la mort, comme pour lutter contre une fin prématurée – tout cela pour faner sur sa tige – ses couleurs trop vives et son odeur lourde, ce sont là des traits tellement différents de notre fleur, qui ne porte ni poignard ni poison sous sa beauté, qui est toujours prête à quitter la vie dans un souffle à l'appel de la nature, dont les couleurs ne sont jamais fastueuses, et dont la senteur légère ne lasse jamais[26] !

Devenue la fleur nationale du Japon, la fleur de cerisier constitue ainsi la clé de l'esthétique des Japonais en même temps que le symbole d'une étrange forme de supériorité japonaise. Mais elle devient aussi celle du Japon résistant à la modernisation occidentale, qui affirme sa puissance. Elle symbolise l'espace, la terre du Japon et tous les Japonais en viennent naturellement à chérir cette fleur, à se l'approprier.

Ce n'est donc pas un hasard si on plante dans toutes les colonies japonaises des cerisiers dans les espaces publics comme si l'on souhaitait nationaliser, ou mieux, « japoniser » l'espace colonial[27]. Et le parc autour du sanctuaire Yasukuni est lui-même aussi planté de cerisiers afin que les âmes des soldats tombés soient consolées par le spectacle magnifique des cerisiers en fleur.

Par métaphore, il devient possible d'assimiler la courte vie des jeunes gens sacrifiés sur le champ de bataille ou des pilotes des unités spéciales à celle des fleurs de cerisier qui s'épanouissent, juste avant de disparaître dans leur pleine beauté. On remarquera cependant que, jamais, Nishi Amane n'ira

jusqu'à évoquer les pétales du cerisier qui tombent, dans leur beauté sublime, comme une métaphore des jeunes soldats tombés pour l'empereur. E. Ohnuki-Tierney montre que Nishi Amane se situe encore dans les années 1880 dans le cadre d'un nationalisme culturel vantant « l'âme japonaise », loin du militarisme de la fin de la guerre. Ou pour le dire autrement, le discours qui rend possible cette assimilation devient peu à peu audible pendant la guerre, au point de devenir l'un des éléments de la propagande.

Une culture de la mort

Quoi qu'il en soit, l'État japonais cherche depuis qu'il se constitue en État-nation à la fin du XIXe siècle à utiliser cette image de la fleur de cerisier pour évoquer les soldats tombés pour l'empereur. La fleur de cerisier est alors associée métaphoriquement à l'esprit du Yamato qui transcende les jeunes hommes pour les convaincre de ne pas redouter la mort. Le vice-amiral Ōnishi est lui-même partie prenante de cette image qui devient obsédante au printemps 1945, en pleine saison des cerisiers en fleur, quand fait rage la bataille d'Okinawa. Les kamikazes qui se lancent en masse dans la bataille sont alors qualifiés de *Ōka jinrai* « Fleurs de cerisier de tonnerre divin » et le poème d'Ōnishi rédigé lors des premières sorties des pilotes est largement repris :

> Maintenant épanouie
> Demain dispersée au vent
> Telle est la fleur de la vie
> Un parfum aussi fragile
> Ne saurait durer longtemps.

Les kamikazes d'une même unité étaient destinés à mourir ensemble comme les pétales des fleurs de cerisier qui tombent les uns après les autres. Ils avaient conscience d'avoir le même destin, et une expression vint alors figer ce sentiment, *dōki no sakura* (cerisier du même instant), d'ailleurs illustrée par un chant martial de l'époque, très en vogue dans les derniers mois de la guerre. « Mourir tous pour l'empereur, tels de magnifiques pétales de cerisier. » L'image est si forte que bien des pilotes embarquent avec des fleurs de cerisier accrochées à leur uniforme ou sur leur casque de pilote. Que voyaient-ils vraiment dans la métaphore de la fleur ? Une photo datée d'avril 1945 en pleine saison des cerisiers, montre les jeunes filles du

lycée de Chiran, là où se trouve une base aérienne, agiter des branches de cerisiers en fleur au départ des avions pour les missions sans retour.

La mort des pilotes était parfois qualifiée par le terme *sange*, mot d'origine bouddhique, utilisé dans ce contexte abusivement, et qui signifie « tomber comme une fleur », « disparaître comme une fleur », à l'image des pétales de cerisier qui se dispersent au vent. La poétique militariste dès lors va s'en donner à cœur joie dans les discours officiels comme dans les médias, au point que les pilotes kamikazes eux-mêmes finissent, entre eux, par parler de leur mort en ces termes. On se souvient que les planeurs-suicide, sortes de torpilles volantes larguées par un bombardier, sont simplement dénommés *Ôka*, fleurs de cerisier.

Ce qui importe dans tous ces vocables poétiques, c'est de trouver les images qui permettent aux jeunes gens de se raccrocher à un passé lointain, mythique, immémorial, que l'on présente comme invariant. La culture japonaise vient alors s'ériger en culture d'État, mais aussi en culture de mort.

Les pilotes kamikazes, notamment ceux qui sortent des départements de lettres des universités japonaises, ont baigné idéologiquement dans les représentations qui dominaient alors le monde des idées : malgré la répression idéologique qui caractérise les années 1937-1945, celle-ci reste dominée par des valeurs diverses transmises par les classiques chinois, les humanités gréco-latines, le christianisme, le marxisme…

Or, à la fin des années 1930, un nouveau courant nationaliste émerge, le mouvement du « romantisme à la japonaise » qui joue un rôle loin d'être marginal dans la mobilisation des consciences. Ce courant va contribuer à donner du sens à l'épopée de la guerre, en remettant à l'honneur un certain nombre de valeurs japonaises esthétisées. Il vient d'une certaine façon mettre un terme provisoire à la domination dans les milieux intellectuels japonais du marxisme, de la littérature prolétarienne et des idéologies démocratiques qui avaient tenu le haut du pavé – malgré la répression – du début des années 1920 jusque dans les années 1933-1936.

L'acceptation du sacrifice

Yasuda Yojūrō (1910-1981) devient le leader charismatique de ces artistes qui, dans la seconde moitié des années 1930, s'opposent aux

courants prolétariens et modernistes. Yasuda déclare la fin du marxisme et appelle son romantisme à la japonaise à constituer un pont permettant de mener le pays de l'ombre à la lumière. Il se livre d'ailleurs à une curieuse étude des ponts japonais traditionnels (1936) dont il souligne l'originalité mais aussi la fragilité, à l'image de la culture japonaise, vouée à disparaître sous les coups de l'occidentalisation.

Dans plusieurs essais dont notamment celui intitulé *Kindai no shūen* (*La fin de la modernité*) et publié en 1941, Yasuda Yojūrō rejette la modernité née en Occident et propagée au monde entier qui s'est transformée au Japon en courant des Lumières à la fin du XIXe siècle Il attaque les tenants des Lumières japonaises avec une véhémence inouïe, traitant les modernisateurs de Meiji de « criminels ». Face à la modernité destructrice, Yasuda Yojūrō revient au vieux discours des « études nationales », dépoussiéré pour l'occasion, et présenté comme « romantique ».

Finalement Chine et Occident se sont combinés dans l'histoire japonaise pour introduire de la rationalité et de la modernité dans une civilisation japonaise fragile et simple, naturelle et spirituelle. Il faut donc reconstruire une vie plus en harmonie avec la nature habitée par les divinités ancestrales[28] et il va chercher des renforts dans sa critique de la modernité chez Goethe et Hölderlin. En s'appuyant sur le shintō des origines, sur le nativisme anti-chinois, sur la critique de la société industrielle au nom du retour à la terre, en inventant un vague discours sur la fin ou le dépassement de la modernité au nom d'une harmonie naturelle perdue ou d'une spiritualité intrinsèque de la japonité, les intellectuels « romantiques » des années 1940, courent après la propagande d'État et la justifient. Mais ils inventent en même temps un patchwork idéologique national qui fait mouche.

Vers 1940, Yasuda et les « romantiques » parviennent à séduire pêle-mêle les anciens marxistes revenus de la critique sociale aussi bien que les jeunes intellectuels brillants en partance pour le front qui tâtonnent dans la recherche d'une légitimité de la guerre qui dépasserait les simples slogans de la propagande. Et parmi ceux-ci, nul doute que de futurs pilotes kamikazes se sentent concernés. Mais la propagande d'État utilise ce discours fondé sur une esthétique de la pureté, de la fragilité pour associer le Japon d'aujourd'hui et le Japon d'autrefois dans une synthèse approximative qui sait néanmoins fasciner les esprits d'une génération, celle

qui accepte, presque naturellement, de se sacrifier pour le pays, l'État, l'empereur.

Les jeunes pilotes kamikazes dont un bon nombre étaient issus des universités étaient cultivés et connaissaient, voire appréciaient ce courant. Certains succombèrent très certainement au charme d'un discours qui remettait la culture japonaise d'autrefois au centre des sensibilités. Pour ces derniers, la référence permanente de l'idéologie militaire au Japon d'autrefois, à sa beauté, à son esthétique, les aida à accepter leur sort et à donner un sens à leur mort.

5

Portraits de kamikazes

Les pilotes aguerris sont, d'une manière générale, épargnés. Ils sont maintenus en réserve pour les missions fondamentales d'appui aérien. Mais les pilotes les plus jeunes sont destinés au grand plongeon final. Qu'ils soient de la marine ou de l'armée de terre, les hommes des troupes spéciales d'assaut sont pour la plupart de très jeunes gens âgés d'une vingtaine d'années. Ce sont, pour beaucoup, des étudiants. Jusqu'en 1943, les étudiants des universités japonaises étaient protégés de la mobilisation jusqu'à la fin de leurs études. Mais la tournure que prend la guerre ne laisse plus à l'état-major le luxe d'attendre si longtemps.

En septembre 1943, Tōjō Hideki, alors Premier ministre, annonce que l'exemption faite aux étudiants n'est désormais applicable qu'aux étudiants en sciences, en ingénierie, en médecine, ou certaines branches de l'agronomie. Ce sont ces disciplines qui sont jugées fondamentales pour l'effort de guerre. Les autres étudiants – principalement issus des disciplines littéraires – peuvent dorénavant être mobilisés comme le reste de la population, à 20 ans révolus. Ils gardent malgré tout leur statut d'étudiant, afin de leur permettre de terminer leurs études après la guerre. Deux mois plus tard, en décembre 1943, l'âge minimum de mobilisation est abaissé d'un an, à 19 ans, c'est-à-dire un an au-dessous de l'âge de la majorité au Japon[1]. 130 000 jeunes étudiants sont incorporés sous les drapeaux[2] pendant ce qu'on appelle la « mobilisation des étudiants » (*gakuto shutsujin*) fin 1943[3].

Les meilleurs étudiants

C'est un tournant important de la guerre, et il est marqué par une grande cérémonie. Le 21 octobre 1943, une manifestation d'adieu est organisée à Tokyo. Sous la pluie, 70 000 étudiants, parents et enseignants se rassemblent en présence du Premier ministre Tōjō et du ministre de l'Éducation, pour fêter le départ de 25 000 étudiants des universités et écoles supérieures de la région. Un étudiant en sciences, originaire de la faculté de médecine de l'université Keiō, lit un discours au nom de ceux qui restent à l'université. Un étudiant de la faculté de Lettres, de l'université de Tokyo, lui répond au nom de ceux qui partent au combat. Les étudiants mobilisés défilent avec des répliques de fusils en bois, dans l'attente de recevoir leurs armes[4].

Tous les kamikazes n'étaient pas des étudiants. Parmi les membres des forces spéciales d'attaque, on comptera même onze pilotes d'origine coréenne. Les étudiants ne représentent que 25 % du nombre total (956 sur 3843, armée et marine confondues[5]). Mais beaucoup de pilotes enrôlés dans les forces spéciales sont le produit de cette mobilisation tardive, et ils vont compter. En fait, ceux qui peuvent prétendre devenir pilotes forment la crème de la crème et, en conséquence, ce sont souvent les étudiants des plus grandes universités qui sont choisis pour être kamikazes, le plus souvent des littéraires, juristes, étudiants en philosophie, en anglais, etc.

L'État les jugeait sans doute moins importants pour l'avenir de la nation que les scientifiques. Ils avaient beaucoup lu et avaient souvent pour habitude de tenir des journaux intimes et d'envoyer de longues lettres à leur famille. C'est aussi dans les facultés de lettres qu'on trouvait les courants de pensée les plus à gauche et certains étudiants étaient à l'évidence proches du parti communiste, alors interdit. La grande quantité de textes qu'ils ont laissée derrière eux est d'une importance capitale car il s'agit de sources évidemment déterminantes pour espérer comprendre ce qu'ils ont pu penser dans ces derniers moments.

Quand on examine de près la composition des troupes spéciales d'attaque, un fait saute aux yeux : très peu d'entre eux sont des officiers de carrière. Si ce sont des officiers, ce sont, à 85 %, des étudiants-soldats. Les autres, les non-gradés, sont des « jeunes pilotes », des adolescents recrutés dans un programme de l'armée créé dès les débuts de l'aviation militaire japonaise, en 1930, pour former des pilotes le plus rapidement possible. Il s'agissait de

recruter des jeunes gens à la fin de l'école élémentaire, soit à l'âge de 14 ou 15 ans. En 1930, on les appelait des *shōnen hikōhei*, « garçons-pilotes. » En 1937, le programme est encore élargi, et les jeunes recrues prennent le nom de *kaigun hikō yoka renshūsei*, ou plus souvent *yokaren*, cadets du programme d'apprentissage de l'aéronavale. Ce sont ces derniers qui formeront la majorité des kamikazes.[6]

En fait, si les militaires de carrière sont rares, c'est parce qu'ils se sont montrés nettement moins enthousiastes pour ces missions que les étudiants-soldats fraîchement mobilisés ou les adolescents du programme de cadets. Et cela dès le début, comme on l'a constaté lors de la formation du premier escadron kamikaze sur la base de Mabalacat en octobre 1944. On imagine aisément l'embarras des supérieurs lorsqu'ils s'aperçoivent qu'aucun des volontaires n'est issu des académies de la marine, pourtant censées former les plus fidèles, les plus dévoués des officiers. Pour pallier cette situation gênante, il semble que les officiers aient désigné d'office certains des militaires de carrière comme volontaires. Cela aurait notamment été le cas de Seki Yukio lui-même, loin d'être convaincu du bien-fondé de l'opération[7]. La légende des fervents kamikazes se battant pour donner leur vie en prend un coup.

Tous volontaires ?

Les troupes d'attaque spéciales ont toujours été considérées comme particulières au sein de l'armée. Ce n'est pas une affectation comme les autres. Depuis le début, on martèle sans cesse qu'il s'agit d'un corps de volontaires, animés par l'amour de leur patrie. Ce n'est pas l'armée qui choisit des recrues, ce sont les soldats qui se portent volontaires. Telle est du moins la manière dont les choses doivent être présentées à l'opinion.

La question de savoir si les jeunes pilotes sont volontaires pour se lancer dans des missions suicide n'est pas aussi simple qu'il paraît. En réalité, les recrues pour les troupes d'attaque spéciales ne se présentent pas spontanément, ou du moins, assez rarement. Pour convaincre les jeunes soldats de choisir cette voie, on organise donc de grandes cérémonies, et surtout, on le fait en groupe, et non individuellement. Les officiers supérieurs, après avoir prononcé des discours emplis de formules patriotiques sur l'importance des missions suicide pour l'avenir du Japon,

demandent aux volontaires de se présenter. Parfois, il s'agit de lever la main, d'autres fois de faire un pas en avant[8]. Chacun est « libre » de refuser.

Mais il faut bien du courage aussi pour s'isoler du sort commun. Sous l'œil de ses supérieurs, et avec la crainte d'apparaître lâche devant ses camarades, il peut être difficile, voire parfois impossible, de refuser « l'honneur » d'accepter de participer à une mission suicide. On voit ici comment le sentiment de solidarité, d'émulation est manipulé par un État à la fois totalitaire et suicidaire.

Curieusement, certaines jeunes recrues peuvent se montrer très enthousiastes. Yokota Yutaka, plus tard pilote de Kaiten, a vécu cette sélection dans la base de Tsuchiura non loin de Tokyo, alors qu'il était cadet dans l'aéronavale[9]. Dans son cas, le processus de sélection a été imaginé pour permettre à chacun, autant que faire se peut, de protéger son libre-arbitre. On remet à chaque cadet un bulletin et une enveloppe, pour qu'ils puissent seuls indiquer leur choix. Ceux qui sont prêts en cas de force majeure à participer à ces programmes l'indiquent par un cercle, et ceux qui se portent immédiatement volontaires dessinent un double cercle. On leur laisse aussi la possibilité de ne rien répondre, indiquant par là qu'ils préfèrent ne pas participer à des attaques suicide.

Le résultat que rapporte Yokota peut surprendre : plus de 94 % des 2 000 étudiants de son groupe de cadets indiquent sur leur papier qu'ils sont volontaires pour partir immédiatement. On vient pourtant de leur expliquer qu'il n'existe aucune possibilité de revenir vivant de ces missions. Seuls 5 % indiquent qu'ils ne participeront que si cela est absolument nécessaire. Et moins de 1 %, une vingtaine à peine sur les 2 000 cadets, indiquent qu'ils refusent de se porter volontaires, quelles que soient les circonstances…

Yokota, lui, se porte immédiatement volontaire : bien plus même… Il ajoute sur la feuille une note manuscrite, suppliant qu'on le choisisse pour cette mission. Il sait que seuls cent cadets seront finalement choisis pour participer au programme. Lorsque les résultats sont annoncés, certains de ceux qui n'ont pas été choisis viennent demander en larmes à leurs supérieurs de bien vouloir revenir sur leur décision et de les inscrire pour ces missions[10].

Faut-il s'en étonner ? Élevés dans une idéologie patriotique qui glorifie le sacrifice de l'individu pour la patrie, puis soumis chaque jour au discours héroïque en vigueur dans l'armée, les jeunes soldats pouvaient en venir à être sincèrement convaincus du bien-fondé des missions spéciales. Le taux

de mortalité dans l'armée impériale était alors tel que même les plus jeunes soldats savaient qu'il était illusoire d'espérer survivre très longtemps. Ne valait-il pas mieux alors choisir une mort héroïque, dont sa propre famille pourra s'enorgueillir, et peut-être même, comme Seki Yukio, atteindre un certain degré de notoriété ? Quitte à mourir au combat, ne valait-il pas mieux être vénéré comme les neuf dieux de la guerre de Pearl Harbor, comme les kamikazes des Philippines dont les images étaient dans tous les journaux ?

Le processus de sélection ne laisse pas toujours une si large marge de manœuvre aux individus. Au contraire, et surtout vers la toute fin de la guerre, au moment où les soldats appelés sont nettement moins enthousiastes, le système pouvait se montrer extrêmement coercitif. Kuwahara Yasui, pilote kamikaze, raconte une scène évocatrice qui a lieu en janvier 1945. Le capitaine réunit ses hommes pour leur proposer de participer à des missions sans retour.

> — Ceux d'entre vous qui ne veulent pas donner leur vie pour notre empire du Grand Japon n'y seront pas forcés. Qu'ils lèvent la main, ceux qui ne se sentent pas capables d'accepter cet honneur… maintenant…
> On n'entend plus que le bruit de la pluie… L'atmosphère paraît étouffante : il me semble que la mort nous dévisage l'un après l'autre, avec ironie. Puis hésitante, timide, se lève une main. Une autre suit, puis une autre… Cinq, six en tout…
> — Ah, c'est ainsi ! Le capitaine Tsubaki fixe les hommes qui ont levé la main. Nous savons donc exactement ce que vous valez, continue-t-il. Voici six hommes qui reconnaissent ouvertement leur manque de loyauté, dit-il en se retournant vers ceux qui n'ont pas fait un geste. Six hommes qui manquent complètement d'honneur, de courage. Eh bien, puisqu'il en est ainsi, ils feront partie du premier groupe d'attaque des kamikazes[11].

Certain soldats sont même forcés à se porter volontaires. E. Ohnuki-Tierney rapporte le cas de Yamada Ryū, par exemple, étudiant en lettres et chrétien : pour lui, cette tactique est inhumaine et il refuse par principe d'y participer. Mais sous la pression exercée par ses supérieurs, il n'a d'autre choix que de se porter finalement volontaire. C'est donc contraint et forcé qu'il a dû rejoindre les kamikazes, et seule la fin de la guerre a permis qu'il survive.

Kuroda Kenjirō, un autre jeune pilote, refuse lui aussi de participer aux forces spéciales lorsqu'on le lui propose. Et pourtant, il a la surprise d'apprendre un peu plus tard qu'il a malgré tout été choisi pour faire partie du groupe de forces d'attaque spéciales Mitate. En réalité, son officier supérieur a rapporté avec fierté à sa hiérarchie que ses hommes s'étaient, à l'unanimité, portés volontaires[12]. L'officier peut ainsi faire bonne figure

devant ses chefs : il est parvenu à motiver tous ses hommes à participer. La gloire rejaillit en partie sur lui ! Et une fois le processus engagé, il est impossible pour les appelés de revenir en arrière. Nombreux sont ceux qui, désignés pour mourir, se replient sur eux-mêmes, s'isolent et personne n'ose même leur adresser un mot de réconfort.

Mais se porter volontaire ne signifie pas automatiquement être choisi. Il existe un processus de sélection, mais il est assez obscur et les critères n'en sont pas explicites. En choisissant les hommes pour partir en mission puis en décidant plus tard de leur ordre de départ, les officiers supérieurs possédaient un véritable pouvoir de vie et de mort. Lorsqu'on observe de près le processus, certains biais de sélection sont apparents. Les officiers ont la main relativement libre pour en protéger certains ou, au contraire, en sacrifier d'autres. Il était couramment admis que les aînés, les fils uniques, ou les hommes mariés ne devaient pas être choisis.

Mais E. Ohnuki-Tierney rapporte également que les fils d'industriels importants ou les fils d'officiers supérieurs étaient rarement convoqués comme ne le furent pas non plus les membres de la famille impériale. Pour certains officiers mal intentionnés, l'ordre de mission pouvait être l'occasion de se venger de ceux qui leur déplaisaient par leur attitude rebelle, leur extraction sociale, ou leurs vues politiques[13]. Il était d'ailleurs assez fréquent que les étudiants mobilisés, notamment dans les forces aériennes, soient la proie des sévices organisés par les sous-officiers qui, eux, étaient souvent des engagés. Une vengeance sociale en quelque sorte puisque les étudiants étaient des privilégiés qui avaient longtemps échappé à la guerre…

« La chance d'avoir une mort superbe »

Les membres des forces spéciales écrivent. Cela leur est d'ailleurs imposé par le commandement qui n'oublie jamais que les kamikazes ont une double utilité : ils sont autant un outil de propagande qu'une arme de guerre. Ils doivent, avant de partir, rédiger une lettre ou un testament (*isho*) comme pour prouver qu'ils partent de leur plein gré. Le contenu n'en est pas libre. Il est vrai que les écrits des soldats, de manière générale, sont tous soumis à une censure sévère. Mais les textes qu'écrivent les kamikazes ont une valeur toute particulière.

Il ne s'agit pas de simples lettres d'adieu : leurs derniers mots doivent pouvoir être cités en exemple, comme on a cité dans les journaux et au cinéma les dernières paroles de Seki et de ses hommes. Les membres des forces d'attaque spéciales le savent. On leur a annoncé que leurs testaments et leurs poèmes seraient exposés publiquement, au musée de l'école de la marine (le Kaigun heigakkō kyōiku sankōkan) ou au sanctuaire Yasukuni[14].

Shinta Masamichi décrit les conditions dans lesquelles il rédige ses dernières lettres :

> « Je savais que les pilotes des forces d'attaques spéciales allaient mourir comme des chiens. Quand je fus sélectionné parmi les 36 pilotes sur les 200 qui avaient subi l'entraînement, je plongeais dans le désespoir. On nous expliqua que nos écrits seraient exposés au musée de l'école de marine (Kyōiku sankōkan). Bien entendu, je ne pouvais dire ce que je ressentais réellement. Aussi il nous fallait mentir. C'était un tabou que de dévoiler ce que nous pensions au fond de nous-mêmes[15]. »

Les kamikazes écrivent donc sous le double regard de la censure et de la postérité. Cela limite fortement leur liberté. La détermination, le patriotisme, voilà ce qui doit avant tout ressortir de leurs derniers écrits. L'armée va jusqu'à fournir des modèles dont les soldats peuvent s'inspirer, s'ils n'arrivent pas à trouver les mots nécessaires. Le résultat de ces pressions sur leur écriture fait que beaucoup de lettres de kamikazes se ressemblent. Les pilotes font souvent appel aux mêmes images : celle des fleurs de cerisier pour exprimer leur orgueil de mourir en pleine jeunesse, comme un cerisier perd ses fleurs alors qu'il est en pleine floraison, celle du joyau qui se brise, celle du bouclier protégeant l'empereur. Ils expriment leur amour pour le Japon, leur affection pour leurs proches, le sentiment de fierté qu'ils ressentent à l'idée de leur sacrifice. Ils demandent pardon à leurs parents pour leur manque de piété filiale pendant leur brève existence. Enfin, pour faire bonne mesure, ils terminent par un certain nombre de formules et slogans patriotiques[16].

Dans *Divine Wind*, on trouve un exemple frappant de ce type de rhétorique dans la lettre de Matsuo Isao, l'un des tout premiers kamikazes puisqu'il faisait partie du 701e kōkūtai aux Philippines et qu'il est mort en mission le 29 octobre 1944. Il écrit à ses parents la veille de sa mort :

> Chers parents,
> Vous pouvez me féliciter. On m'a offert la chance d'avoir une mort superbe. Aujourd'hui est mon dernier jour. Le destin de notre patrie dépend de cette bataille décisive dans les mers du Sud où je vais tomber, tels les pétales d'un cerisier radieux.
> Je vais être le bouclier de Sa Majesté, mourir d'une belle mort avec mon chef d'escadrille et mes amis. Combien j'aurais aimé être né sept fois, pour frapper l'ennemi à chaque fois !

Comme j'apprécie d'avoir la chance de mourir comme un homme ! Je vous suis profondément reconnaissant, à vous qui m'avez élevé, m'entourant de vos prières constantes et de tout votre amour. Et je suis aussi reconnaissant envers mon chef d'escadrille et tous mes supérieurs, qui se sont occupés de moi comme si j'étais leur propre fils et qui m'ont entraîné avec tant de soin.
Merci, mes parents, pour ces 23 années pendant lesquelles vous vous êtes occupés de moi et m'avez guidé. J'espère que ce que je vais faire maintenant pourra repayer au moins en petite partie ce que vous avez fait pour moi. Pensez du bien de moi, et sachez que votre Isao est mort pour notre pays. C'est mon dernier souhait. Il n'y a rien d'autre que je désire.
Mon esprit reviendra vers vous. J'attends avec impatience votre visite au sanctuaire Yasukuni[17]. Prenez bien soin de vous.
Combien est glorieuse l'unité Giretsu des forces d'attaque spéciales, dont les bombardiers Suisei[18] vont fondre sur l'ennemi ! Notre but est de plonger sur les porte-avions ennemis. Des cameramen sont venus faire des prises de vues. Il est possible que vous nous voyiez au cinéma, pendant les actualités.
Nous sommes seize guerriers aux commandes de bombardiers. Que notre mort soit soudaine et propre, comme un cristal qui se brise.
Écrit à Manille, la veille de notre mission.

Isao

Planant dans le ciel du Sud, nous avons pour glorieuse mission de mourir en tant que boucliers de Sa Majesté. Les fleurs de cerisiers brillent lorsqu'elles éclosent et qu'elles tombent[19].

Tout en respectant les consignes imposées, il est possible d'écrire des lettres plus personnelles. Le ton ne doit pas nécessairement être aussi martial. Cette lettre d'Ōtsuka Akio – étudiant de l'Université Chūō jusqu'en décembre 1943 et mort comme kamikaze au large d'Okinawa le 28 avril 1945 à l'âge de 23 ans –, à ses trois sœurs, n'est pas en dehors des paramètres imposés par l'armée. Mais le jeune Akio parvient néanmoins à transmettre ses regrets et ses doutes :

21 avril 1945

Je le dis clairement : je ne meurs pas parce que j'en ai envie. Et je ne meurs pas sans regret. Je suis extrêmement inquiet du futur de notre pays. Non, plus encore, je suis inquiet de quel sera le futur de notre père et de notre mère, et de mes deux petites sœurs. Je suis si inquiet que je n'arrive pas à le supporter. Si jamais, en apprenant ma mort, vous étiez conduites par votre trouble et votre souffrance à emprunter un mauvais chemin, qu'adviendrait-il de moi ?
Vivez heureux, tous ensemble, comme si j'étais là. Alors moi aussi, je serai parfaitement heureux.
Vous êtes toutes les trois des femmes, c'est pour ça que je ne peux pas m'empêcher de penser aux difficultés qui vous attendent. Mais je suis sûr que toutes les trois, avec votre intelligence, vous saurez trouver le bon chemin.
Je serais toujours vivant dans vos cœurs. Quand vous voudrez me voir, vous n'aurez qu'à dire mon nom.

25 avril

Je me suis levé plus tôt que d'habitude, à 5 heures et demie, et j'ai fait de l'exercice, torse nu. Je me sens vraiment bien. J'ai entendu dire que maintenant ils ne font que mettre une feuille de papier dans la boîte de bois blanc,[20] mais je ne sais pas si c'est vrai. Je voulais vous envoyer une coupure d'ongle et quelques cheveux, mais je suis allé me faire couper les cheveux hier, et je m'étais déjà coupé les ongles. C'est idiot, mais c'est trop tard, ça ne va pas repousser en une nuit…[21]

Je voulais aussi vous dire – rappelez-vous que je ne veux pas de tombe. Je me sentirais beaucoup trop à l'étroit dans un endroit si petit. Un vagabond comme moi n'a pas besoin de tombe. Essayez de le faire comprendre à nos parents, s'il vous plaît !
Être heureux, c'est quelque chose qu'on peut obtenir par la seule force de la pensée. Ce n'est pas parce que je ne serais plus là qu'il faut être triste. Si c'était moi qui étais toujours vivant, et qu'un membre de notre famille devait mourir, je ferais tous les efforts possibles pour ne pas laisser tomber les autres.

28 avril

Je me suis levé à 6 heures, et je suis allé respirer l'air pur de la montagne. C'est la dernière fois que je respire l'air du matin.
Tout ce que je fais aujourd'hui sera pour la dernière fois. Les pilotes sont convoqués pour 2 heures, et notre départ est prévu à 3 heures.
J'ai l'impression d'avoir encore beaucoup à écrire et en même temps de ne plus rien avoir à dire. C'est étrange.
Je n'ai toujours pas l'impression que je vais mourir. J'ai un peu l'impression que je pars en voyage, une impression de légèreté. Même en me regardant dans le miroir, je ne vois aucune trace de la mort.
Mon cher père, faites bien attention à vous. Il faut surtout que vous ne vous fassiez pas de soucis, que vous viviez tranquillement, à cause de votre névralgie. J'aurais bien aimé échanger une coupe de saké avec vous une dernière fois, mais ce n'est pas possible. Nous le ferons en face du *butsudan*[22].
Mère, on m'a dit que vous pesiez maintenant 13.8 kan[23], c'est un peu moins que moi, mais c'est déjà très bien. Je ne pourrais pas supporter que vous perdiez du poids à cause de ce qui m'arrive. Depuis que je suis entré dans la marine, vous savoir en bonne santé m'a toujours soutenu. J'ai toujours pensé que votre santé représentait celle de toute notre famille.
Je m'inquiète un petit peu, parce que vous pleurez si facilement, Mère – ne pleurez pas pour moi. Je vais à la mort en souriant.
Père a souvent dit que lorsque quelqu'un sourit, on ne peut pas s'empêcher de sourire soi-même. Je vous en prie, souriez donc avec moi, Mère.
Grande sœur, et vous deux, Atsuko et Tomoko, je m'inquiète de votre santé. Je vous en prie ; faites très attention à vous, mentalement et physiquement. Toute ombre sur votre esprit peut vous rendre malade. S'il vous plaît, soyez prudentes.
Les fleurs de cerisier doivent être en train de commencer à tomber à Tokyo. Ce serait triste que je tombe avant les fleurs de cerisier.
Tombez, tombez, fleurs de cerisier. Il serait injuste que vous continuiez à fleurir alors que je meurs.

11 heures du matin

Nous allons maintenant déjeuner et nous diriger vers l'aérodrome.
Je ne vais plus avoir le temps d'écrire, il faut que je m'occupe de la maintenance de la piste.
Donc je vous dis adieu ici.
Je vous prie de me pardonner pour mon écriture et mon style, l'un comme l'autre, toujours déplorables[24].
Restez tous en bonne santé.
Croyant en la victoire du Japon dans la Grande Guerre de l'Est-Asiatique, priant pour votre bonheur, je vous demande de me pardonner pour tout ce que j'ai fait qui a pu offenser la piété filiale, et je pars pour cette mission avec le sourire.
Ce soir, la Lune sera pleine. Je pourrais l'admirer tout en cherchant l'ennemi au large de l'île principale d'Okinawa. Puis je plongerai.
Ma mort sera héroïque, mais non irréfléchie.

Respectueusement,

Akio[25]

Certains kamikazes ont laissé des écrits beaucoup plus critiques de l'armée et de leur mission. Bien sûr, ceux-ci sont rares, par rapport à la masse de lettres se conformant simplement au modèle officiel. Écrire des propos contestataires constitue une forme de rébellion, qui peut s'avérer très dangereuse. Les soldats peuvent être punis ou battus si on trouve ce type d'écrits dans leurs affaires, et plus encore s'ils essayent de les faire parvenir à leurs familles ou amis.

Ainsi, pour qu'un soldat parvienne à transmettre une lettre sans qu'elle soit interceptée, il fallait qu'il ait recours à un subterfuge qui lui permette d'éviter la censure, et certains ont eu suffisamment d'ingéniosité pour y parvenir.

« Une nation autoritaire sera toujours vaincue »

L'exemple le plus célèbre est celui d'Uehara Ryōji, un étudiant-soldat de l'armée de terre, mort lui aussi à Okinawa, le 11 mai 1945 à 22 ans. Il a laissé un testament officiel, comme on lui a demandé, et celui-ci est remis à ses parents par les autorités après sa mort. Il se dit « extrêmement honoré d'avoir été élu pour les unités d'attaque spéciales, le fleuron des forces du Grand Japon ». Ce texte, relativement inintéressant, suit les canons du genre. Mais en même temps, il demande que ses livres soient légués à sa famille, et c'est là qu'est son vrai message. A l'intérieur de la couverture d'un livre de l'historien Hani Gorō[26] au sujet du philosophe Benedetto Croce, il dissimule un second testament, rédigé la veille de sa mort[27]. On y trouve le paragraphe suivant :

10 mai 1945

[…] Il est clair que, quel que puisse être son succès momentané, une nation autoritaire et totalitaire sera toujours finalement vaincue. On peut le voir en ce moment, pendant cette guerre mondiale, avec les pays de l'Axe. L'Allemagne nazie, et encore plus l'Italie fasciste, ont déjà été vaincues. Tous les régimes autoritaires s'effondrent les uns après les autres, comme des bâtiments dont les fondations s'écroulent. L'universalité de cette vérité est en train d'être prouvée par les événements présents, comme elle l'a été par le passé : la grandeur de la liberté est éternelle. […][28]

Par le vocabulaire utilisé, on peut penser que Uehara Ryôji a été influencé par la rhétorique communiste. Il déclare vouloir donner sa vie pour un Japon « libre et indépendant ». Wada Minoru, étudiant de

l'université impériale de Tokyo et pilote de Kaiten, est lui aussi particulièrement exaspéré par la censure. Il trouve plusieurs stratégies pour la contourner, avec une certaine imagination. À une époque, par exemple, sa caserne n'est pas loin de chez lui, et sa mère lui apporte tous les jours des *bentō*, des boîtes en bois contenant un repas pour la journée. Alors, il écrit son journal sur des papiers huilés qu'il place sous les bols de riz, et lorsque sa mère vient chercher les boîtes vides, elle trouve les messages de son fils.

À partir d'août 1944, Wada Minoru est envoyé loin de chez lui pour continuer son entraînement. Il parvient malgré tout à convenir avant de partir d'un code avec ses parents. Si une lettre est adressée à ses deux parents, c'est qu'elle a été postée à l'intérieur de la base, et donc qu'elle n'a pas pu échapper à la censure. Par contre, s'il n'y a que le nom de sa mère sur l'enveloppe, c'est qu'il est parvenu à la faire poster dans un bureau de poste ordinaire. Ses parents savent alors qu'il a pu exprimer sa véritable pensée.

Wada a besoin de ces subterfuges s'il veut que ses parents reçoivent ses lettres, car il est évident que la censure n'aurait jamais laissé passer le moindre de ses écrits. Il était étudiant en droit, et l'armée représente pour lui ce qu'il y a de pire dans l'humanité : c'est un milieu d'imbéciles, où toute pensée critique est punie. Les seuls qui trouvent grâce à ses yeux sont les étudiants-soldats. Et encore, leur mobilisation est un immense gâchis de potentiel, une grande perte pour le Japon. Ce sont bien les seuls qui peuvent vraiment savoir ce que signifie être patriote. Ils sont, écrit-il, éminemment supérieurs aux militaires de carrière, qui, eux, seraient bien incapables de piloter un *Kaiten*.

Bien qu'il ait choisi d'entrer dans les troupes d'attaque spéciales, Wada déteste leur grandiloquence, à commencer par le nom de son groupe : *Kamishio*, « marée divine »[29], et abhorre la propagande dont il est constamment abreuvé par ses supérieurs :

1er février 1945

> […] Je n'ai plus besoin de rien. Toute consolation, tout encouragement ne sont pour moi qu'une occasion de me fâcher – surtout s'ils sont sous la forme de longs discours militaristes ou de harangues trompeuses. Quelle bande méprisable et médiocre. Ce que je souhaite en ce moment, ce sont des larmes, celles qui me faisaient pleurer en temps de paix. J'ai perdu ce cœur qui était capable de s'observer lui-même, sans le moindre artifice. Il est pratiquement certain que je vais donner ma vie à ma patrie avant que le printemps ne soit fini. Mais cela, je n'en ai plus rien à faire. J'essaye juste de profiter de cette vie de loisirs que j'ai pour la première fois. J'essaie de trouver un chemin pour pouvoir vivre malgré ma situation. […][30]

28 avril 1945

> […] Je ne me sens pas capable de cracher des discours hyperboliques comme ceux du lieutenant N. Chacun de ses mots, chacune de ses phrases, brûle de ferveur patriotique. Mais même cela, chez moi, reste tranquillement enfoui au fond de mes pensées, de mon cœur froid. Bien sûr, ce type d'introspection peut être vu comme insignifiant, ou inutile. Peut-être. Mais pour nous, qui avons un jour appris à penser, je pense que c'est un fardeau inévitable. […][31]

Wada sait combien les Kaiten sont inefficaces et dangereux, et malgré le secret total qui plane sur l'engin, écrit ses doutes à son père :

> 26 mars 1945
>
> […] Père, Miyoshi, un sous-lieutenant, est mort. Il n'a pas réussi à passer sous un bateau, et l'a percuté. De l'eau est rentrée par l'écoutille au-dessus de lui, et lorsqu'on l'a sorti de là après deux heures, il était mort – son corps était inerte et son visage couvert de sang. Lorsque qu'on a retourné son Kaiten, de l'eau en est sortie, et j'ai d'abord été bêtement surpris de voir que l'eau était d'une couleur étrange, comme pleine de rouille. J'imagine qu'en fait cela devait être un mélange d'eau de mer et de sang. Et pendant ce temps, il pleuvait.[32] […]

C'est aux commandes d'un Kaiten qu'il trouve la mort pendant l'entraînement, le 25 juillet 1945. Wada a alors 23 ans.

Il est intéressant de relever qu'il n'est pas le seul des forces d'attaque spéciales à exprimer une haine profonde de l'armée. Cela peut bien sûr sembler paradoxal : comment peut-on à la fois se porter volontaire pour une mission suicide, et s'opposer à l'armée et à ce qu'elle représente ? Un texte laissé par un pilote de la Marine, Hayashi Toshimasa[33], peut permettre de l'expliquer :

> 23 avril 1945
>
> […] Voilà ma déclaration : je ne me bats pas, absolument pas, pour la marine impériale. Si je vis et je meurs, c'est pour ma patrie, et même, si je dois être franc, par fierté personnelle. Je n'ai que de l'antipathie pour la marine impériale, pas le moindre sentiment positif. Voilà ce que j'ai à dire sur moi-même : je peux mourir par fierté personnelle, mais je ne vais certainement pas mourir pour la marine impériale. Nous autres, les pilotes de la 13e classe d'étudiants mobilisés, nous avons été si terriblement opprimés ! Qui la fait, cette guerre ? La moitié de mes amis, de mes camarades de la 13e classe, qui étaient pilotes de bombardiers sur des porte-avions, sont déjà morts. […]
>
> C'est pour mes camarades de la 13e classe que je vis et que je mourrai, pour les étudiants-soldats qui sont partis avant moi, et aussi par fierté personnelle. Je le ferai en maudissant la marine impériale – et ceux que je désigne par ces mots, ce sont spécifiquement ces officiers qui sont sortis (de l'académie navale) d'Etajima.[34]

Hayashi veut trouver le sens de son geste dans ses liens avec ses camarades. D'autres chercheront à le trouver dans la beauté formelle de leur mort, comme si cela pouvait suffire à leur permettre de l'accepter. Sasaki Hachirō[35], par exemple, fait partie de ces étudiants-soldats, plutôt démocrates, qui prennent une position ferme et explicite contre la guerre. Il se considère lui-même comme patriote, mais ce que ce terme signifie pour

lui est à l'opposé de l'utilisation qui en est faite par le régime militariste[36]. Il écrit ici avant son entrée dans les forces d'attaque spéciales et tente de s'expliquer à lui-même le sens d'une mort qu'il imagine proche :

11 juin 1943

> […] Je ne sais pas si cette guerre présente un caractère réactionnaire ou non. Mais il est indéniable que nous avons des devoirs et des responsabilités et qu'il nous faut les prendre. Je veux faire de mon mieux pour y arriver. Je ne sais pas si cela est réactionnaire ou non, mais pour un être humain, il n'y a rien de plus beau que de vouloir mourir pour une noble cause. Oui, peut-être les membres du *Byakkotai*[37] étaient-ils réactionnaires. Mais leur mort fut noble. Il n'y a rien de plus beau. Je ne veux pas me perdre en questions de forme. Je ne veux pas non plus être admiré par les historiens futurs. Je veux seulement vivre en membre anonyme du peuple, vivant et mourant pour mon devoir et mes responsabilités[38].

Pris dans l'engrenage de la guerre, les jeunes kamikazes ne peuvent parfois guère faire plus qu'exprimer un profond sentiment d'irréalité, d'absurdité. Un autre kamikaze, Ichishima Yasuo écrit, peu avant sa dernière mission (il meurt le 29 avril 1944 à Okinawa) :

23 avril 1945

> […] Puisqu'il est tout à fait possible que nous sortions demain, j'ai utilisé mon temps libre pour me promener sur une route de campagne et je suis allé prendre un bain.
> Ma vie qui aura duré vingt-cinq ans[39] arrive à sa fin. Mais je n'ai pas conscience que je vais mourir demain. Je suis arrivé tout au sud de l'archipel, et demain je vais devoir affronter les tirs anti-aériens, tromper les chasseurs ennemis, et m'écraser sur un navire. Mais cela, je n'arrive pas à le concevoir.
>
> Je me suis promené le long d'un chemin entre des rizières, ma serviette dans la main, et l'air était empli du bruit des insectes et du chant des grenouilles. Des souvenirs de mon enfance me sont revenus. Les fleurs de l'astragale sont si belles dans la lumière de la lune. On dirait les premiers jours de l'été à Kawasaki. Je me souviens avec tant d'affection des promenades que nous faisions en famille. Quand je suis retourné dans ma chambre, ils étaient en train de faire brûler du pétrole dans une boîte d'ananas. Nous n'avons pas de lampe électrique. Comme cette nuit est calme…
> Une poupée porte-bonheur dans les bras…[40]

Cette poupée est celle qu'il emportera avec lui dans sa dernière mission : un porte-bonheur que les jeunes-filles offrent aux pilotes pour qu'ils aient, avec eux, au dernier moment, une présence féminine.

Le combat des kamikazes contre leurs propres doutes est palpable dans leurs écrits. Aller contre son propre instinct de vie est loin d'être une chose aisée. Mais lorsque la décision est prise de mourir, comment se justifier soi-même du désir de vivre quelques jours de plus ? Finalement, ce désir semble presque moins naturel que celui de se sacrifier pour sa patrie. Sugimura Yutaka, étudiant en droit de l'université de Tokyo et pilote kamikaze, écrit :

30 juin 1945

> […] Il est vrai cependant que j'aimerais vivre un peu plus longtemps. Si j'analyse plus profondément ce sentiment, voilà de quoi il se compose :
> Premièrement, quelles que soient les difficultés auxquelles ils font face, quelles que soient leurs souffrances, tous les êtres vivants ont cet instinct de survie.
> Deuxièmement, j'ai l'impression que si je restais en vie un peu plus longtemps, il se passerait quelque chose d'intéressant, qu'il y aurait de bonnes nouvelles. Et puis quelle imbécillité cela serait, si par hasard je devais être la dernière personne à mourir au cours de cette guerre !
> Mais bien sûr, tout cela ne fait pas le poids par rapport à ce que notre idéologie fondamentale nous demande.[41]

À travers les exemples cités ici, on comprend que chacun se donne une peine extraordinaire pour assumer la mort programmée. Les pilotes ne pensent pas que le Japon va gagner la guerre ou que leur attitude va contribuer à modifier la donne. Ils savent que leur mort ne sert en rien la patrie. Mais ils ne supportent pas l'idée de mourir pour rien.

Fanatiques absolus ?

Les kamikazes étaient-ils des fanatiques absolus ? C'est l'image qui reste dans le souvenir des Américains. Du côté japonais, certains ont voulu en faire des modèles de dévouement et de fidélité absolue au devoir. Il semble que la réalité soit tout autre. Parmi ces jeunes gens, élevés en héros par la propagande et célébrés comme modèles de patriotisme, certains avaient des doutes et des interrogations. On tente parfois de justifier les ordres qui ont conduit ces jeunes gens à se sacrifier en mettant en exergue leur enthousiasme, leur amour de la patrie, leur dévotion à l'empereur.

La beauté du sacrifice et la pureté des sentiments sont supposés faire oublier la bêtise des ordres qui ont conduit ces jeunes gens, l'élite de leur nation, à aller à la mort sans la moindre chance de revenir. Il est plus probable qu'ils se préparent simplement à une mort digne et honorable. Ils font preuve souvent d'une clairvoyance absolue. Ils ne se promettent aucune récompense, aucun paradis, même pas la victoire. C'est tout le contraire du fanatisme. Tout compte fait, ils donnent l'image de bons fils, de bons élèves, de bons soldats, pas des casse-cou, plutôt des enfants sages et appliqués. Sasaki Hachirō, l'un d'entre eux, résume simplement : « Je veux vivre comme un homme parmi d'autres, jusqu'au bout, humainement, sans lâcheté. »

Certes, les écrits critiques sont minoritaires dans la production des kamikazes. Ce point est problématique : il est difficile d'estimer leur

représentativité. L'échantillon, relativement restreint d'écrits contestataires dont on dispose, permet de prouver qu'en tout cas, certains des kamikazes étaient loin de « brûler de la ferveur patriotique » dont parle Wada Minoru avec ironie. D'autres l'expriment d'une manière moins sobre : Hanazono Shigeyoshi prend les commandes de son appareil le 6 avril 1945 en buvant du saké au goulot et, installé dans son cockpit, hurle à qui veut l'entendre : « Bande de c… »[42].

Ceux qui ont écrit sous le regard de la censure ont-ils exprimé leurs véritables sentiments ? Qu'auraient-ils pu écrire si, eux aussi, ils avaient trouvé une astuce pour y échapper ? En l'absence de preuves contraires, est-on contraint d'accepter qu'une partie (sinon la majorité) des kamikazes était sincère lorsqu'ils écrivaient leurs lettres grandiloquentes au patriotisme ardent ? L'historien peut bien se faire hypercritique, il ne peut que constater les faits. Et, en même temps, que penser d'un système qui oblige non seulement des jeunes gens à accepter une mort certaine mais aussi à mettre en scène de manière formelle leurs sentiments les plus intimes, et donc à mentir ?

Et pourtant, ils sont partis à la mort… Les raisons qu'ils donnent eux-mêmes pour se l'expliquer sont complexes. Parfois révoltés contre leur sort, emplis d'une haine profonde de l'armée, ils n'en refusent pas pour autant leur dernière mission. Mais ce qu'ils refusent souvent, c'est d'accepter une propagande à laquelle ils ne croient pas. À la place, ils cherchent à trouver un sens à leur geste qui puisse les contenter eux-mêmes, selon leurs propres termes, défiant ainsi l'idéologie militariste officielle.

6

Chroniques d'une mort annoncée

Depuis la fin de la guerre, on se doute que de nombreuses études critiques ont été publiées au Japon sur le phénomène singulier des kamikazes et plus généralement sur les conditions de la mort héroïque des soldats japonais. Ces travaux ont été le fait d'abord de journalistes d'investigation dans les années 1950 puis de chercheurs universitaires dès les années 1960-1970. Dans un premier temps, comme toujours, on a éprouvé la nécessité de construire une histoire positiviste du phénomène : les faits, quand ? où ? combien ? Puis, faute de sources objectives très nombreuses puisque la plupart avaient été détruites lors de la défaite, on a surtout porté attention aux « voix » des survivants : ceux dont l'ordre de mission n'avait pas encore été donné lors de la capitulation du pays, ceux qui n'eurent pas le temps de mourir en quelque sorte.

Leurs témoignages, recueillis par des journalistes dans des interviews ou rédigés dans le cadre de mémoires, nécessitent de la part des historiens une étude critique et une mise à distance des expériences et des discours qui les justifient. Une attention a aussi été portée aux écrits laissés par ceux-là même qui étaient morts dans ces missions suicide. Il fallait écouter leur vérité à eux. Très vite dès 1947, certaines des lettres rédigées notamment par les étudiants de l'université de Tokyo, sont publiées, avant que ne paraisse en 1949 le fameux recueil *Kike wadatsumi no koe* (*Écoutez ces voix venues de la mer*) contenant un grand nombre de textes rédigés par des pilotes des forces spéciales. Ces textes, puis d'autres, sont édités parfois à

l'initiative des anciens professeurs de ces membres des forces spéciales qui avaient été leurs élèves, parfois de leurs camarades plus jeunes qui n'ont pas été mobilisés. La sélection des lettres est discutable, ces ouvrages étant publiés par des personnes ou des associations clairement critiques vis-à-vis de la guerre et souvent pacifistes. Ceux qui y ont survécu veulent clairement faire un geste en mémoire de cette génération perdue. Certains eurent tendance à sanctifier ces voix. Là encore, comme pour les témoignages des survivants, l'historien doit cependant considérer ces documents avec beaucoup de prudence.

Des sources ambigues

En 1993, un sociologue, Morioka Kiyomi, publie un ouvrage majeur, *La génération de ceux qui résolurent de mourir*[1]. Il s'agit pour l'essentiel de mettre en perspective des écrits personnels laissés par les jeunes kamikazes. Morioka explique qu'il veut faire revivre le plus concrètement possible les figures de ces jeunes hommes qui, au seuil de la mort, rédigèrent des lettres ou des journaux personnels alors qu'ils avaient décidé de se sacrifier pour le bien de leur mission.

Morioka Kiyomi travaille sur des témoignages et utilise à plusieurs reprises des expressions qu'on peut discuter, comme « le destin qu'ils choisirent » ou encore « la décision qu'ils prirent de mourir », laissant entendre que les jeunes pilotes firent le choix conscient de mourir dans le cadre de leur mission.

De son côté l'anthropologue Emiko Ohnuki-Tierney publie, en 2002, une étude magistrale sur l'esthétisation de la mort dans l'histoire du Japon dans laquelle elle analyse avec beaucoup de finesse et d'érudition la symbolique du cerisier et l'idéologie de l'auto-sacrifice dans le Japon moderne[2]. D'après elle, les pilotes auraient agi selon un code idéologique qu'ils contribuèrent à faire revivre, à reproduire. On est en droit de s'interroger sur la pertinence de pareils questionnements.

D'abord on peut remarquer que ces études, chacune à sa manière, cherchent à percer le secret des mentalités, des émotions, des motivations. Toutes reposent sur l'étude de documents laissés par les soldats, sans jamais s'interroger sur le statut de ces sources. Par exemple, la plus grande partie de ces « journaux personnels » laissés par les pilotes ont été rédigés par des

kamikazes qui ont été tués dans les tout derniers mois de la guerre, pour l'essentiel entre avril et juillet 1945. Personne ne se demande pourquoi les premiers kamikazes ne laissèrent que très peu de témoignages alors que ceux-ci sont de plus en plus abondants à partir du printemps 1945. Une partie de la réponse réside évidemment dans le fait que les autorités poussèrent les futurs pilotes à laisser des traces positives de leur expérience et que cette attitude des cadres de l'armée s'accentue au fil des mois.

On peut remarquer aussi que le nombre de ces écrits qui sont le fait de pilotes des forces spéciales est proportionnellement bien plus élevé que ceux rédigés par d'autres types de combattants, morts ou non au combat. Morioka Kiyomi donne à cela plusieurs raisons. D'abord les kamikazes pouvaient « prévoir » leur mort. Ensuite, ils ont rédigé ces textes dans des bases aériennes, le plus souvent situées en métropole, loin du champ de bataille et ces textes ont donc pu être conservés. Enfin il était facile de collecter les écrits de tous ces jeunes d'un même bataillon, d'une même escadrille, qui allaient tous connaître le même destin.

Comme le montre bien Nakamura Hideyuki dans un article consacré à la question de la représentation des kamikazes[3], la deuxième raison évoquée ici par Morioka est loin d'être neutre. Les jeunes pilotes sont en effet dans une situation particulière parce qu'ils faisaient partie d'un plan forgé par les états-majors. Leurs écrits ne sont donc pas neutres, car leur mort n'est pas due au hasard du champ de bataille, c'est d'une mort planifiée dont il s'agit, d'une mort qui, dans sa forme comme dans sa réalité, relève en fin de compte d'un ordre donné par un supérieur hiérarchique, et que la propagande, jusque dans les ultimes moments des pilotes, cherche à utiliser.

Ces textes sont donc rédigés en attendant l'ordre de départ, c'est-à-dire dans un contexte spécial, celui d'une mort attendue et programmée « par choc corporel » (*tai atari*) avec l'ennemi. Ces lettres, explique à juste titre Nakamura Hideyuki, ont donc une valeur auto-persuasive, elles cherchent à donner du sens. Pour renforcer leur propre résolution de mourir, les pilotes s'obligent à dire pourquoi ils meurent. Non seulement ils expliquent leur décision de mourir qu'ils imaginent pour certains être le fruit de leur libre arbitre, mais aussi le sens qu'ils lui donnent.

Les auteurs de ces témoignages ont accepté (ou ont été contraints) de mourir en se suicidant mais ils ont aussi dû agir sur un plan plus spirituel, pour donner du sens à une démarche aussi difficile. On peut se demander si les pilotes n'en arrivent pas à se fabriquer des raisons pour partir, afin de

récupérer une part d'initiative dans une situation où même leur instinct de survie est écrasé par l'autorité militaire. Dans ces conditions, où était donc leur liberté ? Quelle était la part de leur libre arbitre ?

Ces textes n'ont bien sûr pas été rédigés sous une contrainte absolue. Mais les jeunes pilotes n'étaient pas non plus tout à fait libres d'exprimer leur sentiment véritable. Ces écrits ont en effet été sinon sollicités, du moins favorisés par la hiérarchie militaire qui comptait en faire bon usage. Ces textes étaient d'autant plus importants que ces jeunes gens étaient pour la plupart bien éduqués et savaient écrire. Il y a donc une forme de contrainte ambiguë et difficile à cerner. Les auteurs de ces textes sont pris dans un contexte politique, institutionnel et collectif, mais aussi dans une idéologie officielle nationaliste à laquelle ils peuvent adhérer, mais qu'ils critiquent parfois à demi-mots dans des formules plus ou moins alambiquées qui signifient presque toutes : « Nos chefs sont des crétins mais je meurs quand même en beauté. » Leurs écrits révèlent de graves contradictions : ils cherchent à se convaincre eux-mêmes du bien-fondé de l'idéologie officielle et, en même temps, la défient.

Une étude objective et hyper critique de ces documents est donc très difficile. Morioka Kiyomi ou Emiko Ohnuki-Tierney se demandent, l'un comme l'autre, quels étaient les sentiments véritables de ces pilotes. On peut d'ailleurs se demander jusqu'à quel point une pareille démarche est scientifiquement recevable, vu l'ambigüité des sources, et nous avons vu dans le chapitre précédent les précautions qu'il fallait prendre dans l'analyse de ces textes. Plutôt que d'étudier les lettres des pilotes qui sont des sources historiques biaisées, il vaudrait mieux, écrit Nakamura, se livrer à une étude des mécanismes sociaux qui imposent à un individu de « se forcer à donner du sens à une mort programmée ». C'est pourquoi Nakamura appelle à passer de l'étude des discours à l'étude des représentations, des postures et des mises en scène. Nous le suivrons sur ce point. Les pilotes kamikazes ne furent pas seulement l'un des moyens utilisés – que l'on peut juger magnifique ou barbare – pour obliger les États-Unis à négocier une paix de compromis. Très vite, ils furent compris comme une arme suprême, réelle ou psychologique, destinée à faire céder les Américains.

Un récit médiatique fascinant

Jusqu'à l'extrême fin de la guerre, Hitler pensait retourner le sort des combats grâce à ses armes nouvelles (fusées, avions à réaction…) qui obligeraient les Alliés à négocier. Les dirigeants japonais firent de même à leur façon : ils pensaient que la détermination farouche des kamikazes, comprise comme la détermination avant-gardiste de tout un peuple, ferait reculer les Américains, les effraierait, les obligerait à négocier.

Mais cette bataille, il fallait la mener non seulement contre l'ennemi mais aussi à l'encontre d'un peuple qu'il fallait convaincre de « mourir en beauté ». Les kamikazes furent donc l'objet d'une stratégie de l'image dans les médias de l'époque dans le cadre d'un contrôle étatique exacerbé, notamment dans les derniers mois de la guerre. Pour le dire autrement, les kamikazes devinrent l'un des appareils idéologiques de maintien de la cohésion sociale dans une société pourtant au bord de la rupture. Dans ces conditions, ils ne furent pas seulement une arme, ils fonctionnèrent comme une construction idéologique, propagandiste, dans le cadre d'une stratégie de communication.

Dans une société de type totalitaire en proie à la censure, comment les représentations des kamikazes ont-elles pu assurer une forme nouvelle de contrôle social ? Comment ces représentations ont-elles pu être suffisamment fortes pour déteindre largement sur les perceptions du phénomène dans l'après-guerre ?

L'action des kamikazes n'est évidemment pas destinée à rester confidentielle. Au contraire, la marine impériale comprend immédiatement que l'image de ces jeunes pilotes se sacrifiant pour la patrie et l'empereur renferme un pouvoir extraordinaire. Comme ce fut le cas avec les « bombes humaines » de Shanghai, les « neuf dieux de la guerre » de Pearl Harbor ou les « joyaux brisés », la propagande japonaise se met en place au lendemain de la mission de l'escadrille menée par Seki Yukio le 25 octobre.

La présence de l'un des meilleurs journalistes de l'agence de presse officielle Dōmei sur place à Mabalacat n'est pas un hasard. Les sous-mariniers, les soldats, qui choisissaient le gyokusai plutôt que de se rendre étaient déjà des exemples puissants, mais on ne peut comparer leur impact avec celui de l'escadron de Seki. Les pilotes bénéficiaient d'une aura puissante et romantique : ils étaient considérés comme les plus talentueux, l'élite de l'élite, aux commandes d'avions dont les silhouettes ornaient les couvertures des magazines comme les réclames publicitaires. Il n'est donc pas étonnant que la publicité autour de leur première action ait été quasi-

immédiate. Le ministère de la Marine fait état le 28 octobre de l'existence d'un premier raid de « forces spéciales d'attaque », l'escadron *Shikishima*, et la chose est reprise dans toute la presse dès le lendemain. L'éditorial du 1er novembre 1944 du quotidien *Mainichi* évoque déjà *kamikaze seishin*, l'esprit des kamikazes, qui est censé pouvoir tout vaincre : « L'esprit serein de ces jeunes gens est une leçon pour nous tous. Si leur esprit imprégnait toutes nos actions, il n'y aurait plus d'obstacle qui ne puisse être surmonté. »

Dans son numéro 148, daté du 8 novembre, *Asahi gurafu*, un magazine qui diffuse des photos de guerre, publie sur deux pages un article intitulé de manière pompeuse : « Dieux aux ailes d'argent, les forces spéciales d'attaque *shinpū*, comme un parfum d'âmes fidèles ». Sur la page de droite, une photo de la jeune veuve de Seki Yukio, le chef de l'escadrille *Shikishima*. Sur celle de gauche, une photo représentant des gens saluant le départ de l'escadrille. Une autre photo sur la même page en bas montre un mécanicien lançant l'hélice d'un avion, mais il s'agit d'un bombardier léger, un *Ki 51* (« Sonia ») équipant uniquement les forces terrestres et non un Zéro. La légende indique : « Nos aigles sauvages sont tous des aigles divins. Prêts à mourir ! En route pour l'attaque de la baie de Leyte. » Il ne s'agit pourtant pas de l'escadrille *Shikishima*. Pour évoquer cette dernière, on montre donc des photos signifiant autre chose… Ailleurs, la photo de l'un des pilotes assis sur le cockpit et le chevauchant, le front ceint d'un bandeau (*haramaki*), symbole de sa détermination, dans une pause virile. On retrouve cette photo en page 3 du numéro daté du 12 novembre d'un hebdomadaire, le *Shūkan shō kokumin*, avec une légende : « Un aigle sauvage prêt à l'attaque de Leyte, un héros le front ceint d'un bandeau, prêt à mourir. » La presse manque visiblement encore de photos disponibles et, surtout, le méta récit mettant en scène les pilotes kamikazes n'est pas encore en place.

Dès le 15 novembre 1944, soit moins de trois semaines après le départ des premiers pilotes kamikazes, la couverture du *Shashin shūhō* (L'hebdomadaire de la photographie) nº 347 leur est consacrée. Lancé en 1936, ce magazine constituait l'une des pièces principales du mouvement national de mobilisation spirituelle, qui encadrait la propagande et contrôlait l'information. Ce magazine se distinguait par l'utilisation intensive et moderne de photographies en grand format. Aussi une grande photographie de Seki Yukio en pied, les deux mains sur les hanches, en arrière-plan une carte du golfe de Leyte, apparaît en couverture. Il est clair

que la photo a été retouchée par rapport à l'original, pour rendre l'expression de Seki plus intense, plus féroce et plus héroïque.

Un texte en très gros caractères accompagne la photo : « Un coup en pleine cible de son avion pour protéger le pays des dieux… Ô, groupe d'attaque spécial *kamikaze* ! Votre loyauté exemplaire brûlera pour l'éternité. » Le texte est imprimé en caractères rappelant l'écriture calligraphiée, alors que les couvertures de *Shashin shūhō* étaient souvent au contraire extrêmement sobres et modernes. La référence implicite est claire : la pose de Seki ressemble à celle d'un héros classique, la langue ampoulée du texte fait référence à un passé héroïque, à une tradition martiale imaginée.

À droite, en petits caractères, on trouve un autre court paragraphe de texte. Il est censé être une citation directe de Seki s'adressant à ses hommes : « Nous ne sommes pas une escadrille de bombardiers, nous sommes nous-mêmes les bombes. Compris ? Alors suivez-moi ! » La photographie est signée Onoda, le nom du journaliste de la Dōmei qui a recueilli les mots de Seki, pourtant critiques, déjà cités plus haut.

Bien sûr, le contenu de l'article d'Onoda est bien différent de la teneur amère des paroles que Seki lui a confiées : la mission est décrite en termes héroïques, avec une peinture en pleine page représentant un porte-avions en train d'exploser, ayant déjà été frappé de plein fouet par un avion. Afin que l'image soit aussi claire que possible, on voit un deuxième Zéro plonger vers lui. L'article fait explicitement le lien avec les sous-marins d'attaque spéciale de Pearl Harbor et le terme « projectile humain ». Le magazine affirme que jeter son avion sur un bâtiment ennemi n'est pas une tactique imposée par la hiérarchie : l'idée viendrait au contraire des hommes eux-mêmes. Les officiers supérieurs ont été forcés d'accéder à leurs demandes, tant leur ferveur était puissante.

Le terme *kamikaze* est explicité : c'est bien le vent chassant autrefois les envahisseurs mongols, et c'est la lecture « kamikaze » et non plus « shinpū » qui est donnée pour les caractères. Les pilotes représentent donc « l'essence de l'esprit du *Bushidō* », la Voie du guerrier, et, on peut lire, présenté comme une citation directe des pilotes : « Le devoir est plus important que les questions de vie ou de mort […] Nous nous préoccupons seulement de savoir comment nous pouvons mourir de la façon la plus digne. » Toujours selon l'article, l'amiral Yamamoto Isoroku s'il était vivant, aurait été fier de cet esprit de sacrifice, nécessaire pour gagner cette bataille.

Un modèle pour tous les Japonais

La bataille des Philippines, explique l'article, ne peut se terminer que positivement pour le Japon : contrairement aux batailles récentes, qui sont, il est vrai, des défaites pour le pays, le Japon possède dans les Philippines des bases qui sont impossibles à couler, et une arme absolue : l'aviation japonaise. Par conséquent, « les Cent millions de Japonais » doivent se concentrer sur la production d'avions.

> Soyez résolus ! Sinon, comment vous justifierez-vous devant les esprits disparus des membres des forces d'attaque spéciales kamikazes ? […] Souvenez-vous que chaque avion est aussi un objet sacré qui se précipitera pour détruire l'ennemi, quand il est habité par l'esprit sacré d'un kamikaze. Les jeunes aigles des forces d'attaque spéciales kamikazes […] attendent ces avions avec impatience.

Le message est clair. Les kamikazes sont l'idéal vers lequel tout Japonais doit tendre. Devant l'énormité de leur sacrifice, tout reproche, toute récrimination sont vains. Comment peut-on se plaindre du manque de nourriture, du travail supplémentaire demandé par l'effort de guerre, des restrictions de toutes sortes, quand les plus méritants, l'élite de la nation, ces « aigles de mer » que sont les pilotes de la marine impériale donnent sans hésiter leur vie à la cause ?

Dans les cinémas, on peut, dès le 9 novembre 1944 voir aux informations, des images des kamikazes[4]. Lorsque le nom de l'escadrille est prononcé, le narrateur, qui parle d'une voix emplie d'émotion et de ferveur, le prononce à la japonaise : *kamikaze* plutôt que *shinpū*, terme froid et beaucoup moins évocateur. La séquence commence par un lent travelling sur un texte, celui de la proclamation du succès de l'escadrille *Shikishima*. On voit lentement défiler les noms des héros, alors qu'en fond sonore on entend un chœur d'homme chanter *Umi Yukaba*. Puis les images nous montrent Seki et ses hommes se dirigeant vers le terrain d'aviation, boire dans une coupe à saké devant les autres soldats. On les voit monter à bord des Zéro. Alors que la musique se fait plus martiale, les avions décollent et s'enfoncent dans les nuages. Bien sûr, aucune image ne permet de montrer les impacts sur les navires ennemis. La séquence se termine donc sur ce ciel dans lequel disparaissent les avions, dans une impression de paix et de pureté. Le texte lu par le narrateur, d'ailleurs, ne mentionne pas les cibles. Seul le départ des pilotes est célébré, non leur réussite.

Le 25 octobre, près de l'île de Leyte, à l'est de la mer des Philippines où la bataille fait rage, les membres de l'escadron Yamato de la force d'attaque spéciale « Kamikaze » sont sur le point de partir. Ils ont reçu leurs ordres. Leur leader, jeune cerisier de 24 ans, le capitaine Seki Yukio. Chacun des membres de l'escadron (Nakano, Tani, Nagamine, et Ōkuro) précipite son avion sur un navire ennemi. Ils ne s'attendent aucunement à revenir vivants.
Sereins, ils chantent « Umi Yukaba » avec leurs camarades.
Tous partagent un verre avec les membres de l'escadron, et surtout avec Seki Yukio. Tous prient pour que chacun des avions arrive à son but. Ces héros, lorsqu'ils apprennent de leurs camarades que leur départ est proche, sont loin d'être calmes. Au contraire, ils brûlent de la joie de rejoindre le lieu de leur mort. Tani a laissé ce poème, témoignant de son état mental au moment de partir :

« Mon corps est léger quand je pense à l'importance de ma tâche.
Il ne s'agit maintenant que de rentrer dans l'ennemi. »

Il semble qu'il y ait un nombre infini de volontaires pour rejoindre les forces spéciales kamikazes. Voilà venu le tour du départ sans retour des premiers, l'escadrille Shikishima. Ils se dirigent vers la piste d'envol tandis que tous les hommes de la base les saluent en agitant leurs képis. Une ligne sans fin pour leur souhaiter bon voyage.
« Je suis derrière vous. Je prie pour votre succès. »
Ils s'envolent sous les encouragements silencieux de leurs camarades. Accompagnés par les avions d'escorte qui vont les guider, ils volent vers le large de l'île de Suluan. Ce départ, c'est un sacrifice pour une cause éternelle, c'est le couronnement de la loyauté.

Entre le 9 novembre 1944 et le 1er juillet 1945, sur les 24 films proposés par les actualités, 10 évoquent les pilotes suicide. Peu à peu se met en place dans ces actualités cinématographiques une structure filmique reprenant la trame du film présenté le 9 novembre. Cette structure correspond à une mise en scène efficace.

Des Japonais ordinaires, pas des héros

D'abord les pilotes ensemble discutent, souvent devant un moteur ouvert, symbole de la technologie japonaise. Ils sont calmes et reflètent une certaine forme de sérénité. La sérénité est d'ailleurs l'émotion principale que cherchent à mettre à scène ces petites séquences. Puis ils sont rassemblés et on voit un officier les haranguer sans que l'on puisse entendre la teneur de son discours. Ils ont souvent le front ceint d'un *haramaki*, un bandeau noué autour de la tête en signe de détermination, le plus souvent un bandeau blanc avec un rond rouge, à l'image du drapeau national. On comprend qu'ils sont « prêts à mourir », *kesshi*. Puis ils boivent une coupe. On laisse entendre qu'il s'agit de saké, la boisson nationale, la boisson qui réjouit les divinités du Japon.

Puis un plan les montre en train de grimper dans le cockpit et, une fois installés, ils adressent un signe de salut à la caméra. Toujours la sérénité et la détermination. Le public est présent, aligné le long du tarmac, des pilotes qui partiront à leur tour, des mécaniciens, parfois des jeunes filles aussi, celles des collèges et lycées des environs, mobilisées pour donner du courage aux jeunes hommes. Les avions passent sur la piste d'envol et décollent les uns après les autres, puis peu à peu disparaissent à l'horizon. Le dernier plan montre un ciel clair et des nuages blancs. Puis un ultime plan hors sujet en quelque sorte : des pétales de cerisier se dispersent dans le ciel.

Ces hommes ne sont pas des héros, du moins ils ne sont pas présentés comme tels. Plutôt des gens ordinaires, déterminés, qui reflètent une certaine fraîcheur, des « gens comme nous ». La photo dont il a été question plus haut, représentant un kamikaze juché sur le cockpit d'un avion, comme s'il le chevauchait dans une pause très martiale et virile, ne sera plus reproduite. Elle ne correspond pas au système narratif qui se met en place.

Ces hommes ordinaires mais remarquables deviennent néanmoins particuliers, *ikinagara kami,* « encore vivants mais déjà des dieux ». Ils ne sont pas des dieux parce qu'ils sont morts, ils sont des dieux parce qu'ils sont des kamikazes en action. « Adieu, adieu à ces hommes qui sont en train de devenir des divinités », dit le commentateur quand les avions disparaissent dans les cieux. D'autres journalistes évoqueront « ces jeunes qu'on sacrifie pour protéger l'empire, tels des *hitobashira* ».

Dans le Japon archaïque, il arrivait lors de la construction d'un pont ou d'une résidence royale que l'on sacrifie un homme (volontaire ?) dont on plaçait le corps ou les cendres dans la pierre de fondation de l'édifice. Cet homme devenu un *hitobashira* se muait en dieu du sol en quelque sorte, et protégeait l'édifice de sa présence divinisée. La pratique avait depuis longtemps disparu, mais sa réapparition symbolique participe aussi de ce discours des origines dont on a vu l'importance spirituelle, comme dans un appel pathétique aux fondements immémoriaux du pays. On évoque aussi la pratique sacrificielle bouddhique du croyant qui s'abandonne à l'ascèse au point d'en perdre la vie. On dit que le pratiquant « abandonne son corps » (*shashin*), et l'image sera parfois évoquée à propos des pilotes.

Cette notion de sacrifice est centrale dans le processus discursif qui se met alors en place. Symboliquement, les jeunes garçons qui partent pour les missions sans retour sont comme des gens qu'on offre en sacrifice, qu'on

immole pour les dieux. Ceux-ci finiront bien par réagir et sauver le pays d'une manière ou d'une autre. Pourtant, les esprits rationnels savent bien que les pilotes des forces spéciales ne gagneront pas la guerre, ni même une paix de compromis. Les jeunes pilotes sont donc sacrifiés pour un État impérial désemparé. C'est la logique sacrificielle d'un État en déroute qui leur ordonne de mourir.

La structure du métarécit filmique met en avant la notion de sacrifice. Les héros disparaissent dans le ciel et transgressent la temporalité en entrant dans l'éternité. La disparition des corps est signifiée par l'évanouissement des avions dans le ciel. L'image des pétales de cerisier qui se dispersent renforce l'idée. Jamais les corps des pilotes ne pourront être retrouvés. Le spectateur accompagne des yeux les avions dans le ciel, selon la pratique japonaise dite du *miokuri* « accompagner ceux qui partent avec les yeux », jusqu'au bout. Il participe ainsi à une forme de rituel funéraire collectif et national à l'intérieur de la salle de cinéma. Les kamikazes sont des esprits, non des corps qui se déchiquètent sous l'impact du choc, et encore moins des corps mutilés que l'on enterre à la va-vite sur le champ de bataille après les combats. La mort ne souille pas leur corps. Ils restent purs dans l'au-delà. Cette dialectique pureté/souillure, chère aux ethnologues japonais, structure l'imaginaire du Japon ancien et médiéval, et on peut se demander si elle ne revient pas en force, elle aussi, dans les derniers mois de la guerre.

Inversement, très peu de films de fiction datant de la période de la guerre mettent en scène les pilotes kamikazes. Nakamura Hideyuki n'en compte que trois. *Chants de victoire* (produit par la Shōchiku en février 1945), *Les jeunes filles de la base* (Shōchiku, avril 1945) et *Dernier retour au pays natal* (Daiei, juillet 1945). Aucun ne tente de reproduire la moindre attaque d'avion en tant que telle. Toujours selon Nakamura, le premier de ces trois films qui sont évidemment tous des films de propagande, présente une scène où les officiers de la base reçoivent la famille de l'un des pilotes disparus, et l'invite à dîner. Cette scène est placée à la fin du film et dure une dizaine de minutes. L'officier évoque devant la famille la mémoire du pilote tombé, sa détermination. Les pilotes qui seront les prochains candidats au départ sont présents, et la caméra s'attarde sur leurs visages. Ils sont jeunes, beaux, calmes, déterminés, sereins. Ils écoutent l'officier reprenant les mots de celui qui est déjà parti en mission. On comprend qu'ils pensent comme lui.

Ces jeunes pilotes sont de futures divinités et ils le savent, ils en sont fiers mais restent dans la sobriété. Aucune exaltation, aucune fièvre. La famille écoute aussi et, peu à peu, à la tristesse se substitue en une forme de joie retenue, peut-être de fierté. Comme apaisée, la famille remercie les officiers et les hommes pour leur accueil. Les regards se détendent et les hommes trinquent entre eux. Peu à peu, on les voit s'animer et même rire. La tristesse de la famille s'évanouit et fait place à de la joie qui, elle-aussi, se manifeste dans les rires. Dans *Morts pour l'empereur*, Takahashi Tetsuya montre en quoi « le Yasukuni constitue un dispositif censé transformer en joie la tristesse découlant de la disparition d'un proche ». Il évoque une « alchimie de l'émotion ». On ne commémore pas les morts, on les glorifie, on finit par éprouver à leur égard de la gratitude qui est un sentiment fortement apaisant[5]. C'est sans doute ce sentiment que laisse transparaître ce film. À la fin de la scène, quelqu'un rappelle que le défunt a donné rendez-vous à ses camarades au Yasukuni et tous de reprendre en chœur en riant : « Rendez-vous au Yasukuni ! » On peut penser que ce film s'adresse en fait plutôt aux familles éplorées qu'aux soldats se préparant à mourir.

Le deuxième film est d'une tout autre nature. C'est un film de propagande réalisé pour les organisations féminines mobilisées dans le cadre du soutien à la guerre. Alors que le premier se situe après la mort du pilote, le deuxième se passe avant. *Les jeunes filles de la base* (*Otome no iru kichi*) met en scène des femmes mécaniciennes qui travaillent dans une base aérienne sur les avions et évoque la mobilisation générale des femmes japonaises dans la guerre. Le film montre l'amour qu'ont ces femmes pour les avions qu'elles préparent et chérissent. « Je l'aime comme mon enfant », déclare l'une des mécaniciennes. Une scène montre l'une d'elles en larmes en apprenant que « son » avion est destiné à être détruit dans le cadre d'une mission kamikaze. Le pilote s'approche d'elle et lui confie qu'il est fier de partir en mission sur un avion autant chéri.

S'il s'agissait d'un film hollywoodien, on imaginerait assez facilement le transfert de l'amour de l'avion vers le pilote. Mais c'est un film japonais. La jeune fille annonce au pilote qu'elle va bientôt se marier et fonder une famille. Chacun reste dans son rôle, la jeune fille pense à l'avion et le pilote à sa mission. Quand il décolle, la jeune fille monte sur le toit du hangar, les larmes aux yeux pour un *miokuri*, un dernier « accompagnement des yeux ». L'homme et sa machine vont se sacrifier pour le pays. Elle est

partagée entre la vie normale qui l'attend avec son futur mari et le jeune pilote qui a choisi l'éternité. La fin du film avec l'avion disparaissant dans les nuages ressemble aux actualités du moment. Le pilote et son avion se dématérialisent en quelque sorte et entrent dans le monde des dieux.

Tourné en juin 1945, le troisième et dernier film, *Dernier retour au pays natal* (*Saigo no kikyō*) sort dans les salles le 26 juillet, jour de la déclaration de Potsdam. Sept jeunes pilotes kamikazes stationnés au Japon sont autorisés à se rendre une dernière fois dans leur foyer avant de partir pour la mission sans retour. La tristesse des parents qui apprennent le sort prochain de leur enfant n'est jamais exprimée par des mots mais des gestes, des regards ou des métaphores. L'une de ces scènes de séparation entre le père, un pêcheur, et son fils est particulièrement poignante. Elle a lieu sur la plage. Le père comprend qu'il ne reverra plus son fils qui va bientôt partir pour une mission sans retour. Il lui dit comme pour réconforter le garçon : « Voilà une belle mission ! Mon fils, mon petit, ainsi donc tu vas leur rentrer dedans (faire *tai atari*) ? », et il lui pince la joue, lui donne une tape sur l'épaule et tous deux se regardent en souriant, comme si l'expression *tai atari* (choc corporel) permettait d'évacuer le mot « mourir ».

Comme par pudeur, la caméra fixe alors le ressac qui vient mouiller leurs pieds. La dernière scène montre les proches, les mécaniciens et les futurs kamikazes assister au départ des pilotes pour leur mission finale. Ils agitent des drapeaux. Après le décollage du dernier avion, l'un d'eux s'agenouille sur le sol, visiblement effondré. Mais le film se termine quand le dernier appareil disparaît dans le ciel, selon une séquence déjà bien identifiée et désormais normée.

« Dans tous les films, on voit toujours le même final avec des avions qui décollent les uns après les autres sous les saluts de la foule rassemblée le long de la piste, puis devenus un mince point noir dans le ciel, ils finissent par s'évanouir. Mais que devenaient alors les pilotes et leurs avions ? » L'écrivain Oda Makoto (1932-2007), bien connu pour son militantisme contre la guerre du Vietnam, est l'un des premiers, dans un article paru en 1965, à poser la question de ce que devenaient les pilotes suicide dans leur avion après le décollage, seuls avec leur machine, loin du regard des autres, « au-delà des nuages »[6].

L'écrivain Oda Makoto évoque le « romantisme des images de kamikazes » dans le Japon de son temps, images qui perdurent après-guerre, comme intactes, notamment au cinéma ou dans les séries télévisées, et qui

cherchent à détourner le regard de « l'absurdité finale de cette tragédie ». Lui veut porter son regard ailleurs, entrer dans le cockpit des aviateurs. Il faut attendre 1967 pour trouver un film japonais qui évoque les kamikazes jusqu'à leur fin. Il s'agit de *Aa dōki no sakura*[7] du cinéaste Nakajima Sadao, produit par la Tōei. Dans les scènes du combat final contre les navires américains, on voit des avions descendus, en flammes, sombrer dans la mer et d'autres atteindre leur cible. Le film se termine sur une phrase qui s'inscrit sur l'écran : « À cet instant, ils étaient vivants. » Les pilotes kamikazes ne sont plus des personnages déifiés, mais de simples jeunes gens envoyés à une mort certaine. Jusqu'au dernier moment, ils ne sont que des êtres de chair et de sang bien vivants. Comment ne pas imaginer que, lancés dans leur machine folle, certains d'entre eux devaient hurler en appelant leur mère, ou tout simplement fermer les yeux lors du dernier instant avant le choc. Ce film grand public, qui semble entièrement tourné vers la gloire des pilotes, introduit pourtant, et pour la première fois, une dimension critique (leur mort finale et violente) et permet une nouvelle représentation de ces hommes : ce furent des victimes du système autant que des héros, qui sont morts, le corps broyé dans leur machine.

Conclusion

Dans les dernières semaines de la guerre, alors que tout indique que le Japon est non seulement vaincu mais écrasé, l'efficacité des attaques kamikazes est à peu près réduite à néant. Les avions sont dans un état de marche aléatoire, les pièces de rechange manquent, il n'y a plus d'essence pour remplir les réservoirs ; les champs d'aviation repérés par les Américains sont systématiquement bombardés et les avions détruits au sol. Les navires américains percutés par les avions japonais sont de plus en plus rares. La plupart des pilotes ont été tués par l'aviation américaine avant d'avoir atteint leur cible, d'autres, perdus dans les airs, se sont abimés en mer faute de carburant, sans avoir vu un seul navire ennemi.

Parfois, leurs avions se désintègrent en plein vol. De vrais cercueils volants. D'ailleurs, les pilotes sont eux-mêmes à peine formés et pour la plupart, ne savent pas atterrir. Il est difficile d'imaginer pire gâchis. Les pilotes désignés pour faire partie des forces spéciales d'attaque attendent dans l'angoisse un ordre qui ne vient pas, faute le plus souvent d'avion en état de marche ou de carburant. Il semblerait qu'il y ait alors deux fois plus de pilotes qu'il n'existe d'avions disponibles. 59 avions décollent encore dans la première quinzaine d'août 1945[1].

En apprenant le 15 août par la déclaration impériale radiodiffusée, la fin de la guerre, certains furent désespérés à l'idée de survivre à leurs camarades qui, eux, avaient dû partir en mission et trouver la mort. Certains kamikazes vont commencer à développer un sentiment de culpabilité, celui du survivant. Le 16 août, le vice-amiral Ōnishi Takijirō, le « père des kamikazes », se suicide. Peut-être veut-il par ce geste signifier qu'il va rejoindre les jeunes hommes qu'il a envoyés à la mort ? Peut-être aussi pense-t-il qu'on lui demandera des comptes ? Jamais, répétons-le, dans

l'histoire humaine, aucune hiérarchie militaire n'avait encore exigé de ses hommes qu'ils se muent en bombes humaines, que leur arme soit leur propre mort. Même le *Hagakure*, cet ouvrage du début du XVIIIe siècle, qui est une sorte d'éloge radical du *Bushidō*, n'avait envisagé pareille chose…

Pourtant très vite, le principe de réalité reprend le dessus avec l'effondrement de l'encadrement militaire et la dispersion de la plupart des pilotes qui, comme nombre de soldats ordinaires, délaissent leurs unités dans une pagaille indescriptible pour tenter de rentrer chez eux. Certains soldats pillent au passage les magasins de l'armée pour rapporter des vivres à la maison. Des rapports signalent ces pilotes qui remplissent leur cockpit de provisions et décollent à destination d'un aérodrome proche de leur domicile[2]. L'un d'entre eux, après avoir tranquillement déchargé les provisions, mettra le feu à son avion…

Les soldats et les pilotes, censés faire preuve d'héroïque loyauté semblent s'être métamorphosés du jour au lendemain, devenus désormais les archétypes d'une nouvelle forme d'égoïsme individualiste[3]. C'est le règne du chacun pour soi. Comme si la désagrégation de l'idéologie militariste et nationaliste ne pouvait déboucher que sur un relâchement complet des contraintes sociales. L'armée devient incontrôlable et le respect des civils pour les militaires s'effondre presque immédiatement. En Mandchourie, les soldats se rendent aux Soviétiques par centaines de milliers. Au Japon, les hommes en uniforme se font prendre à partie dans la rue par des civils exaspérés par tant de souffrances et par le pillage généralisé auquel se livrent les anciens militaires. Dans *Embracing Defeat*, John Dower décrit de manière magistrale la situation du pays dans les semaines et les mois qui suivent l'effondrement militaire du pays et évoque cet état de « sidération » (*kyodatsu*) dans lequel se trouve la population japonaise, confrontée à une succession de chocs : la destruction du pays, l'effondrement de l'idéologie qui sous-tendait tous les efforts du pays dans une pulsion suicidaire, l'occupation du pays par la puissance ennemie.

Au lendemain de la défaite, le pays dut faire face pour survivre et les anciens pilotes des forces d'attaque spéciales réintégrèrent la société civile, se fondant dans l'anonymat. Perdus dans une société au milieu des ruines fumantes, beaucoup firent profil bas et certains, complètement désorientés, devinrent même des voyous. Ce n'est qu'avec la sortie de cet état de « sidération » du pays, que suivit, dans la foulée, la publication des lettres de soldats et de pilotes tombés au combat. Elles furent publiées sous la

houlette de Nambara Shigeru, le nouveau recteur chrétien et démocrate de l'Université de Tokyo, dans le recueil *Écoutez ces voix venues de la mer*. À sa suite, les premiers survivants des forces spéciales commencèrent eux aussi à publier leurs souvenirs.

Les souvenirs

Le processus de la mémoire sélective se mit alors en route et le débat put avoir lieu entre ceux qui reprirent l'idéologie militaire là où ils l'avaient laissée, et tentèrent de donner un sens positif à la mort de ces jeunes en évoquant la défense de la patrie, et ceux qui, révoltés par l'absurdité des ordres donnés aux soldats, cherchèrent à démontrer que tous ces pilotes étaient morts, dans la solitude et le désespoir de leur carlingue, « comme des chiens ». Pour les uns, ils étaient des héros : ces jeunes hommes disciplinés, ayant le sens de l'abnégation et du sacrifice de soi-même pour leur patrie, avec une forme de noblesse, avaient su réincarner l'esprit des samouraïs du Japon d'autrefois. Pour les autres, ils ne furent que de pauvres victimes de la guerre ou, pis encore, de simples pions manipulés par une idéologie d'État mortifère.

Comme on l'a vu, la vérité est sans doute plus complexe.

Pourtant tous les Japonais sans exception, et au-delà de leurs convictions idéologiques personnelles, restent, aujourd'hui encore, émus par le sort de ces jeunes hommes qui, broyés par le système, furent contraints à combattre en se jetant sur l'ennemi, se donnant ainsi la mort, fauchés dans leur pleine jeunesse.

BIBLIOGRAPHIE

AWAYA Kentarō, « Yokaren », dans Shimonaka Hiroshi, (dir.) *Nishonshi daijiten*, vol. 6, Tokyo : Heibonsha, 1994.

Herbert P. BIX, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, New York, Harper Collins, 2 000.

BŌEI KENSHŪJO SENSHISHITSU CHO, *Senshi Sōsho* vol. 45 *Daihonei kaigunbu – rengō kantai* tome VI, « Daisandan sakusen kōki », 1970,

Eric BROWN, *Duel in the* sky, *World War II naval aircraft in combat*, Shrewsbury : Airlife, 1988.

Leonard CASPER « The Liberation of the Philippines : Luzon, Mindanao, the Visayas, 1944-1945 by Samuel Eliot », *The Journal of Asian Studies* Vol. 19, No. 4 (Aug., 1960).

Haruko Taya COOK et Theodore F. COOK, *Japan at War, an Oral History*, New York : The New Press, 1992

Claire DODANE, *Yosano Akiko, poète de la passion et figure de proue du féminisme japonais*, Publications Orientalistes de France, 2000.

John W. DOWER, *Embracing Defeat, Japan in the Wake of World War II*, W.W. Norton &Company, The New Press, 1999.

David EARHART, *Certain Victory : Images of World War II in the Japanese Media*, New York, M.E. Sharpe, 2008.

René J. FRANCILLON, *Japanese Aircraft of the Pacific War*. London : Putnam & Company Ltd., 1970 (2nd edition 1979).

FUJIWARA Akira, *Gashishita eireitachi* (Les âmes des héros morts de faim), Aoki shoten, 2001

Carol GLUCK, « 11 septembre, guerre et télévision au XXIe siècle », *Annales (Histoire, Sciences Sociales)*, 58-1, janvier-février 2003.

Bill GORDON, *Kamikaze Images*, Master Dissertation, Wesleyan University, 2005.
HOSAKA Masayasu, *« Tokkō » to Nihonjin*, Tokyo : Kōdansha, 2005.
Edwin P. HOYT, *The Kamikazes – Suicide Squadrons of World War II*, Burford Books.
Saburô IENAGA, *The Pacific War 1931-1945*, Pantheon Books, New York, 1978.
INOGUCHI Rikihei, NAKAJIMA Tadashi, PINEAU Roger, *The Divine Wind : Japan's Kamikaze Force in World War* II, Annapolis : United States Naval Insitute, 1958.
Ryusuke ISHIGURO et Tadeusz JANUSZEWSKI, *Japanese Special Attack Aircraft & Flying Bombs*, Looe : Stratus, 2009.
KAIGO Tokiomi, *Rekishi kyōiku no rekishi* (Histoire de l'enseignement de l'histoire), Tokyo daigaku shuppankai, 1969.
KATSUMATA Shizuo, *Ikki. Ligues conjurations et révoltes dans le Japon d'autrefois*, Paris, CNRS éditions, 2011.
KINGENDAISHI HENSANKAIHEN (Comité d'édition d'histoire moderne et contemporaine) *Tokkō no subete* (Tout sur les unités spéciales), Yamakawa shuppansha, 2013.
Yasuo KUWAHARA, *J'étais un kamikaze*, Bruxelles-Paris, éditions Jourdan, 2012.
John W. LAMBERT, *Bombs, Torpedoes and Kamikazes*, North Branch, MN : Specialty Press, 1997.
Michaël LUCKEN « Montres brisées », *Ebisu* nº 32, 2004
Michaël LUCKEN, *Les Japonais et la Guerre, 1937-1952.*, Fayard, 2013.
MARUYAMA Masao, « Théorie et psychologie de l'ultra-nationalisme », *Le Débat*, nº 21, 4, 1982 (1946).
Akira MIZUBAYASHI, *Petit éloge de l'errance*, Gallimard, collection Folio, 2014.
MORI Shirō, *Shinpū tokkō hitsuwa, Mabarakatto he no michi* (Histoire secrète des unités spéciales vent divin, en route pour Mabalacat), Rekishi to jinbutsu zôkan, décembre 1984.
MORI Tsuneyuki, *Yuki wa jūnanasai tokkō de shinda : Koinu yo saraba, itoshiki inochi*, (Yukio, le kamikaze qui mourut à 17 ans. Adieu petit chien, Une vie tragique) Tokyo : Popurasha, 2004.
MORIMOTO Tadao, *Tokkō gaidō no tōsotsu to ningen no jōken* (Le commandement hors norme des forces spéciales et la condition de

l'homme), Bungei shunjû, 1992.
MORIOKA Kiyomi, « Kenkyū shiryō to shite no senbotsu sha no kikanshuki, » (Mémoires des combattants tués au front. Documents pour la recherche), *Shukutoku daigaku kenkyū kiyō* (Cahiers de recherche de l'université Shukutoku) n°29, 1995.
Samuel Eliot MORISON, *History of United States Naval Operations in World War II : The Liberation of the Philippines*, University of Illinois Press, 1959.
Ivan MORRIS, *The Nobility of Failure : Tragic Heroes in the History of Japan*, Holt, Rinehart and Winston, 1975, traduction française *La Noblesse de l'échec, Héros tragiques de l'histoire du Japon*, Gallimard, 1980.
George L. MOSSE, *The Nationalization of the Masses*, Ithaca, Cornell University Press, 1975.
George L. MOSSE, *Fallen Soldiers – Reshaping the Memory of the World Wars*, Oxford, Oxford University Press, 1991.
NAEMURA Shichirō, *Rikugun saigo no tokkō kichi : Bansei tokkōtai.in no isho to isatsu*, (La dernière base de kamikazes de l'armée de terre, Bansei. Dernières lettres et dernières photos), Osaka : Tōhō Shuppan, 1993.
NAGATSUKA Ryuji, *I Was a Kamikaze*, (traduction du français par Nina Rootes) New York : Macmillan Publishing, 1973.
NINOMIYA Masayuki, « L'après-guerre d'un “ultranationaliste” Yasuda Yojūrō », *dans Japon Pluriel 6, Actes du sixième colloque de la Société française des études japonaises*, Éditions Philippe Picquier, Arles, 2006, p. 463-484.
NIHON SENBOTSU GAKUSEI SHUKI KINEN KAI (dir.), *Kike wadatsumi no koe – senbotsu gakusei no shuki* (*Ecoutez ces voix venues de la mer – écrits des étudiants morts à la guerre)* (nouvelle édition), Tokyo : Iwanami, 1995.
NITOBE Inazô, *Bushidō, L'âme du Japon*, Noisy sur École, Budo éditions, 2000, p. 146-147.
ODA Makoto, « Tokkōki no yukue » (En route avec un kamikaze), *Sankei*, 1-4 mars 1965, repris dans *Essais critiques, œuvres choisies*, tome 1, Années 1960, Chikuma shobô, 2000.
Emiko OHNUKI-TIERNEY, *Kamikaze, Cherry Blossoms ans Nationalisms, The Militarization of Aesthetics in Japanese History*, Chicago, University Of Chicago Press, 2002.

OZAWA, Ikurō, *Tsurai shinjitsu : kyokō no tokkō shinwa* Tokyo : Dōsei, 1983.
Maurice PINGUET, *La Mort volontaire au Japon*, Paris, Gallimard, 1984.
Jim REARDEN, *Cracking the Zero Mystery : How the U. S. Learned to Beat Japan's Vaunted World War Fighter Plane, Mechanicsburg* : Stackpole Books, 1990.
Robin L. REILLY, *Kamikaze Attacks of World War II : A Complete History of Japanese Suicide Strikes on American Ships, by Aircraft and Other Means*, Jefferson : McFarland, 2010.
SAKAI Saburō, *Reisen no unmei* (Le destin des Zéro), Kôdansha, 1994.
Dany SAVELLI (dir.), *Faits et imaginaires de la guerre russo-japonaise*, Paris, Kailash, 2005.
Ben-Ami SHILLONY, « Universities and Students in Wartime Japan », *The Journal of Asian Studies*, vol. 45, n°4, août 1986.
Pierre-François SOUYRI, *Nouvelle Histoire du Japon*, Paris, Perrin, 2010.
Pierre-François SOUYRI, *Histoire du Japon médiéval, le monde à l'envers*, Perrin, 2013.
Russel SPURR, *A Glorious Way to Die*, New York, Newmarket Press, 1981.
TAKAHASHI Tetsuya, *Morts pour l'empereur. La question du Yasukuni*, Préface de Stéphane Audoin-Rouzeau, Texte traduit du japonais par Arnaud Nanta, Paris, Les Belles-Lettres, 2012.
Alan TANSMAN (dir.), *The Culture of Japanese Fascism*, Duke University Press, 2009.
John TOLAND, *The Rising Sun : The Decline and Fall of the Japanese Empire 1936 – 1945*, New York : Random House, 1970.
united states strategic bombing survey, naval analysis division, *Japanese Air Power*, Washington D.C., U.S. Government Printing Office, 1946.
us navy center for naval analyses, *Defense against Kamikaze Attacks in WWII*, 1970.
War Department Technical Manual TM-E 30-480, *Handbook on Japanese Military Forces*, Washington D.C. : United States Government Printing Office, 1944.
Denis WARNER et Peggy WARNER, avec SENO Sadao, *The Sacred Warriors : Japan's Suicide Legions*, New York : Van Nostrand Einhold 1982.
Eugen WEBER, *Peasants into Frenchmen : The Modernization of Rural France 1870-1914*, Stanford, Stanford University Press, 1976.

YASUNOBU Takeo, *Kamikaze tokkōtai*, Tokyo : Akita Shoten, 1972.
YOKOTA Yutaka, *Aa kaiten tokubetsu kōgekitai : kaerazaru seishun no kiroku (Ah, les formations d'attaque spéciales kaiten : chroniques d'une jeunesse qui n'a pas pu rentrer)* Tokyo : Kōjinsha, 1968.
YOSHIDA Yutaka, *Ajia Taiheiyô sensô* (La guerre d'Asie-Pacifique), Iwanami shinsho, 2007.
Edward M. YOUNG, *F6F Hellcat vs A6M Zero-sen : Pacific Theater 1943 – 44*, Oxford : Osprey Publishing, 2014.
Steven ZALOGA, *Kamikaze : Japanese Special Attack Weapons 1944-45*, Oxford : Osprey Publishing, 2011.

CAHIER PHOTOS

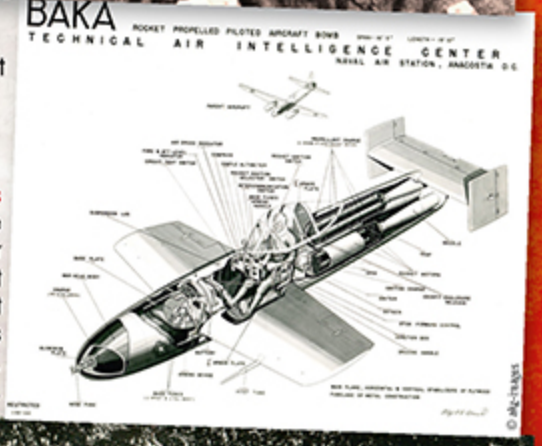
© Nicolas Reynard / Gamma

Takahashi Mitsuyoshi, 17 ans, membre du 72e escadron Shinbu (ci-contre). En bas, au centre, Araki Yukio, le plus jeune des kamikazes, mourra à l'âge de 17 ans. Ces deux photos ont été prises par l'agence de presse de l'armée trois jours avant leur dernière attaque, le 26 mai 1945. Les sourires sont de rigueur…

Collection particulière

© Nicolas Reynard / Gamma

Torihama Tome,
la «mère des kamikazes» était la gérante d'un restaurant proche de la base de Chiran. Très appréciée, elle incarnait une ultime figure maternelle.



© akg-images

Les Ôka sont des bombes pilotées capables d'atteindre des vitesses extrêmes. Leur emploi impliquait forcément la mort du pilote. Mais ils étaient si inefficaces que les Américains les surnommaient *Baka*, soit «crétin» en japonais.

© akg-images

L'amiral Ônishi Takijirô. Il ne fut pas le premier à proposer des attaques suicide, mais le départ des premiers escadrons de kamikazes releva de son seul commandement.

© Bettmann / Corbis

Des pilotes sur le départ devant un Mitsubishi G4M « Betty ». On distingue un Ôka, beaucoup plus petit, arrimé en dessous de l'avion.

© US Navy / Epa

© Nicolas Reynard / Gamma

Les kamikazes emportaient souvent avec eux des *hinomaru yosegaki*, des drapeaux signés par leurs amis, leur famille, ou leurs camarades.

© Ullstein Bild / akg-images

Le manque d'avions à la fin de la guerre contraignit les pilotes à recourir à des techniques de fortune pour leur entraînement. Certains n'ont qu'une douzaine d'heures de vol quand ils partent. La stratégie kamikaze était codifiée dans ses moindres détails.

© Alinari / Bridgeman Images

Collection particulière

Des jeunes filles de la ville de Chiran agitent des branches de cerisier pour saluer le départ des avions aux missions sans retour.

Les départs des kamikazes s'accompagnent toujours d'une cérémonie. Ici, ils boivent un dernier verre de saké en présence de leur supérieur.

© Rue des Archives / Bridgeman Images

Photo de propagande. On distingue sur la combinaison de l'aviateur deux poupées porte-bonheur, souvent offertes par des jeunes filles aux pilotes kamikazes.

© Rue des Archives / Bridgeman Images

Un Kawasaki Ki-48 surnommé *Lily* par les Alliés. Cette photo d'un pilote chevauchant un avion sera censurée, jugée incompatible avec l'image de calme et de sérénité voulue pour les kamikazes.

Le Mitsubishi A6M, le célèbre Zéro. À partir de fin 1944, ce chasseur mythique est surtout utilisé pour les attaques kamikazes.

© Kagoshima/AFLO/Nippon News/DPA

Pour les Américains, les kamikazes sont une menace constante. Très difficiles à contrer, leurs attaques provoquent des dégâts considérables, et la psychose s'installe chez les marins.

Le 11 mai 1945, le USS *Bunker Hill* est frappé par deux avions kamikazes. L'incendie fait près de 400 morts et 264 blessés.

© Rue des Archives / PVDF

Un pilote attache son *hachimaki* représentant l'étendard de la marine impériale, le soleil levant avec rayons, avant de s'envoler pour son ultime mission.

Création Studio Flammarion

© Keystone France / Getty Images

La première rencontre du général Douglas MacArthur et de l'empereur Hirohito, le 27 septembre 1945. L'empereur et la famille impériale seront exonérés de toutes poursuites et le général MacArthur ne demandera pas l'abdication de Hirohito.

TABLE

Avertissement
Vent divin
1 - Aux origines
2 - L'invention d'une tactique désespérée
3 - Mourir pour vaincre ?
4 - Endoctrinement, terreur et idéologie
5 - Portraits de kamikazes
6 - Chroniques d'une mort annoncée
Conclusion
Bibliographie
Cahier photos

Flammarion

Notes

1. Presque tous les idéogrammes chinois peuvent être lus en langue japonaise de deux manières au moins : la manière sino-japonaise (« à la chinoise ») et la manière proprement japonaise. *Shinpū* est composé de deux idéogrammes, *shin* pour dieux, divinités et *pū* ou *fū* pour vent. *Shin* peut aussi se prononcer *kami* et *pū* ou *fū* peut se prononcer *kaze*. Cette double lecture peut parfois correspondre à un niveau de langage plus recherché, le sino-japonais étant plus abstrait que le japonais. *Shinpū* est donc la lecture sino-japonaise plus littéraire de *kamikaze*. Nous avons nous aussi en langue française notre double langage : on conviendra que le terme thalassothérapie paraît nettement plus recherché que « soins par bains de mer ».

▲ Retour au texte

2. Denis Warner et Peggy Warner, avec Seno Sadao, T*he Sacred Warriors : Japan's Suicide Legions*, New York : Van Nostrand Einhold, 1982, p. 45-48.

▲ Retour au texte

3. *Ibidem* p. 78-79, 94, 107-108.

▲ Retour au texte

4. Inoguchi Rikihei, Nakajima Tadashi, Pineau Roger, *The Divine Wind : Japan's Kamikaze Force in World War* II, Annapolis : United States Naval Institute, 1958, p.13.

▲ Retour au texte

5. Emiko Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms and Nationalisms, The Militarization of Aesthetics in Japanese History*, Chicago, University Of Chicago Press, 2002, p.159.

▲ Retour au texte

6. Mori Shirô, *Shinpū tokkō hitsuwa, Mabarakatto he no michi* (Histoire secrète des unités spéciales vent divin, en route pour Mabalacat), Rekishi to jinbutsu zōkan, décembre 1984. La version de Mori est reprise dans de nombreux ouvrages dont le récent *Tokkō no subete* (Tout sur les unités spéciales d'attaque), publié chez Yamakawa shuppansha, 2013.

▲ Retour au texte

1. Morimoto Tada, *Tokkô gaidô no tôsotsu to ningen no jôken* (Le commandement hors norme des forces spéciales et la condition de l'homme), Bungei shunjū, 1992, p. 130 -133

▲ Retour au texte

2. *Yamato* renvoie au nom du Japon antique, *Asahi* signifie Soleil levant. *Yamazakura* veut dire cerisier de montagne, une espèce de cerisier sauvage dont les fleurs sont particulièrement magnifiques. *Cf*. chapitre 4.

▲ Retour au texte

3. « Cent millions de Japonais » : voici encore une expression toute faite de la propagande de l'époque. Le Japon ne comptait guère que 75 millions d'habitants en 1944 et ne passera le chiffre de cent millions qu'en 1965. Mais l'expression « cent millions » donnait une impression de nombre et de puissance et se retrouve pendant toute la durée de la guerre dans les médias et les discours officiels.

▲ Retour au texte

4. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p. 19.

▲ Retour au texte

1. *Ibidem* p. 49-52.

▲ Retour au texte

2. Les sources américaines ne font pas de distinctions : tous les avions s'écrasant sur des navires américains sont appelés des kamikazes. Or, la seule escadrille à faire partie des forces d'attaque spéciales en sortie ce jour-là est l'escadrille *Shikishima*. C'est la seule à avoir décollé pour une mission suicide officielle. Il faut distinguer son action des gestes spontanés ayant eu lieu ce jour-là, voire des crashs accidentels d'avions lors des attaques en piqué ou de « skip bombing », bombardement par ricochet, qui demandent au pilote de voler très bas et très près de la cible et qui souvent peut provoquer des accidents où l'avion percute accidentellement sa cible. Le « skip bombing » était aussi utilisé par les Alliés.

▲ Retour au texte

3. Une série de photos prises à bord du *White Plains* (Nationals Archive and Record Administration 80G 272870, NARA 80 G 272842) montre clairement le Zéro plongeant en direction du pont du navire.

▲ Retour au texte

4. Robin L. Reilly, *Kamikaze Attacks of World War II : A Complete History of Japanese Suicide Strikes on American Ships, by Aircraft and Other Means*, Jefferson, McFarland, 2010, p.121-123.

▲ Retour au texte

5. Inoguchi, *The Divine Wind*, p. 59.

▲ Retour au texte

6. Maurice Pinguet, *La mort volontaire au Japon*, Paris, Gallimard, 1984, p. 254.

▲ Retour au texte

7. *« Banzai »* est une exclamation de joie qui signifie littéralement « dix mille ans », c'est-à-dire longue vie ou vivat. Lorsque les soldats utilisent ce terme, c'est comme contraction de *« Tennō heika banzai »*, ou « Longue vie à Sa Majesté l'empereur ». L'historien Ienaga Saburō fait sobrement remarquer cependant que les soldats japonais blessés à mort agonisaient plus souvent en appelant leur mère qu'en invoquant l'empereur… Cf. Saburō Ienaga, *The Pacific War 1931-1945*, Pantheon Books, New York, 1978, p. 102.

▲ Retour au texte

8. Carol Gluck, « 11 septembre, guerre et télévision au XXIe siècle », *Annales (Histoire, Sciences Sociales)*, 58-1, janvier-février 2003, p. 137.

▲ Retour au texte

1. *Cf.* Pierre-François Souyri, *Nouvelle Histoire du Japon*, Paris, Perrin, 2010, p. 112 et sq.

▲ Retour au texte

2. Emiko Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit*,

▲ Retour au texte

1. Sur ces questions, voir Takahashi Tetsuya, *Morts pour l'empereur. La question du Yasukuni,* Préface de Stéphane Audoin-Rouzeau. Texte traduit du japonais par Arnaud Nanta, Paris, Les Belles-Lettres, 2012.

▲ Retour au texte

2. Shōwa est le nom officiel de l'empereur Hirohito ainsi que le nom de l'ère impériale qui correspond à son règne (1926-1989).

▲ Retour au texte

3. Mosse, George L., *Fallen Soldiers – Reshaping the Memory of the World Wars*, Oxford, Oxford University Press, 1991.

▲ Retour au texte

4. Takahashi Seiichirō, « Le Regard de l'écrivain Ryōtarō Shiba sur la guerre russo-japonaise », dans Savelli et *al*, dir., *Faits et imaginaires de la guerre russo-japonaise*, Paris, Kailash, 2005, p. 526.

▲ Retour au texte

5. Michael Lucken, *Les Japonais et la Guerre, 1937-1952*, Fayard, 2013, p. 159.

▲ Retour au texte

6. Ce court conflit, qui suit de peu l'invasion japonaise de la Mandchourie en septembre 1931, a été provoqué par les Japonais qui profitent d'incidents réels ou inventés pour attaquer les forces chinoises autour du quartier des concessions. Ce qui n'était au départ qu'une série d'escarmouches devient une véritable bataille fin janvier 1932 avec l'intervention de la marine et de l'aviation japonaises, qui bombardent la ville. Devant les forces japonaises, les Chinois ne peuvent que reculer, jusqu'à ce que les puissances occidentales, spectatrices du conflit, parviennent à imposer un cessez-le-feu en mai, d'ailleurs largement favorable aux Japonais.

▲ Retour au texte

7. Ironiquement, Yosano Akiko s'était attirée les foudres des nationalistes les plus ardents en écrivant au sujet de la guerre russo-japonaise un poème à connotation fortement pacifiste adressé à son frère, le suppliant de ne pas mourir au combat. *Cf*. Claire Dodane, *Yosano Akiko, poète de la passion et figure de proue du féminisme japonais,* Publications Orientalistes de France, 2000.

▲ Retour au texte

8. Earhart David, *Certain Victory : Images of World War II in the Japanese Media*, New York, M.E. Sharpe, 2008, p. 78, 104.

▲ Retour au texte

9. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit*., p. 114.

▲ Retour au texte

10. Saburō Ienaga, *The Pacific War, op.cit.* p. 102.

▲ Retour au texte

11. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.*, p. 167.

▲ Retour au texte

12. Dorsey James, « Literary tropes, nine gods of war », dans Tansman Alan (dir.), *The Culture of Japanese Fascism*, Duke University Press, 2009, p. 411-412.

▲ Retour au texte

13. *Ibidem*, p. 145.

▲ Retour au texte

14. Michael Lucken « Montres brisées », *Ebisu* n°32, 2004, p. 134.

▲ Retour au texte

15. Earhart David, *Certain Victory, op.cit.*, p. 376.

▲ Retour au texte

16. Lucken « Montres brisées », *Ebisu* n°32, 2004, p.133

▲ Retour au texte

17. Earhart David, *Certain Victory*, *op.cit.*, p. 393.

▲ Retour au texte

18. Fujiwara Akira, *Gashishita eireitachi* (*Les âmes des héros morts de faim*), Aoki shoten, 2001.

▲ Retour au texte

1. Eric Brown, *Duel in The* Sky, *World War II Naval Aircraft in Combat*, Shrewsbury : Airlife, 1988.

▲ Retour au texte

2. Edward M. Young, *F6F Hellcat vs A6M Zero-sen : Pacific Theater 1943–44*, Oxford : Osprey Publishing, 2014.

▲ Retour au texte

3. Jim Rearden, *Cracking the Zero Mystery : How the U. S. Learned to Beat Japan's Vaunted World War Fighter Plane*, Mechanicsburg : Stackpole Books, 1990.

▲ Retour au texte

4. Les Alliés avaient assigné des noms de code aux avions japonais pour faciliter leur identification. Le système japonais pour nommer les appareils était complexe, chaque appareil ayant deux appellations : un nom donné par l'usine (par exemple, *Mitsubishi A6M*), et un nom donné par l'armée ou la marine une fois qu'ils étaient mis en service. Ce deuxième nom décrivait leur fonction et leur « type » ou modèle, reprenant le numéro de l'année (impériale) de mise en service : le *Mitsubishi A6M* devenait alors le *rei shiki kanjō sentōki*, ou « chasseur embarqué, type *zéro* ». Les appareils pouvaient aussi avoir des surnoms, souvent poétiques comme *Tenzan*, « montagne divine » pour le *Nakajima B6N* ou *Suisei* « comète » pour le Yokosuka D4Y, mais parfois plus prosaïques : *Hamaki* «le cigare » pour le *Mitsubishi G4M* à cause de sa forme oblongue. Mais ces surnoms étaient difficiles à retenir pour un non-japonophone. Un système simplifié à base de prénom a donc été mis en place du côté allié, avec en règle générale des prénoms masculins pour les chasseurs et des prénoms féminins pour les bombardiers et autres appareils. Le Mitsubishi A6M, dans ce système, devenait le « Zeke ». Toutefois, dans son cas en particulier, son surnom japonais, « Zéro », facile à retenir, était également utilisé par les Alliés. Les ouvrages américains sur la guerre du Pacifique utilisent en général de préférence les désignations de type « George », « Tony », « Judy », « Jill », etc. Pour une liste complète des désignations utilisées du côté allié pendant la fin de la guerre, voir War Department Technical Manual TM-E 30-480, *Handbook on Japanese Military Forces*, Washington, D.C. : United States Government Printing Office, 1944.

▲ Retour au texte

5. L'organisation de l'aéronavale japonaise mérite une brève explication. En 1944 (le système a été modifié au cours de la guerre), l'unité de base est le *kōkūtai*, un groupe d'action aérien composé de 36 à 64 appareils et d'une centaine d'hommes. Chacun d'entre eux porte soit un numéro (201e *kōkūtai*, par exemple), soit le nom du porte-avions où il est affecté (*kōkūtai* du *Hiryū*, etc.) Le numéro d'identification indique le type de groupe : un numéro à deux chiffres est une unité d'entraînement, un numéro à trois chiffres commençant par 1 une unité de reconnaissance, par 2 ou 3 une unité de chasseurs, etc. Vers la fin de la guerre, cette numérotation devient moins précise, les appareils restants étant regroupés en quelques *kōkūtai* seulement. Les *kōkūtai* sont divisés ensuite en escadrilles, qui portent un nom lié à leur fonction : escadrille de chasse, de bombardement, de reconnaissance, etc. et un numéro. Plusieurs *kōkūtai* forment une flottille aérienne, ou *kōkū sentai*, qui, elles-mêmes, sont réunies en flottes aériennes, en japonais *kōkū kantai*. Les flottes aériennes sont en général commandées par des vice-amiraux. Pour *kōkū sentai* et *kōkū kantai*, les traductions « flottille » et « flotte » correspondent assez bien. Par contre, le terme *kōkūtai* se traduit difficilement en français : le terme « groupe aérien » correspondait bien pendant la Seconde Guerre mondiale, mais aujourd'hui il désigne au contraire des unités de grande taille. On utilisera donc ici le terme japonais *kōkūtai*.

▲ Retour au texte

6. En fait, le stratagème sera un échec partiel, la flotte de Kurita étant repérée presque immédiatement. Mais Halsey et sa IIIe flotte partira malgré tout en chasse de la flotte nord d'Ozawa, une erreur stratégique souvent attribuée au fait que les flottes de Halsey et Kinkaid sont sous des commandements différents et communiquent mal. Malgré cette erreur, la bataille de Leyte est une défaite pour le Japon, l'île tombant aux mains des Américains le 7 décembre 1944 après un deuxième débarquement à Ormoc Bay. Malgré une résistance acharnée des forces japonaises, les Alliés parviendront à capturer une à une toutes les îles de l'archipel. Des poches de résistance subsistent toutefois jusqu'à la reddition du Japon, surtout sur les îles de Luçon et Mindanao.

▲ Retour au texte

7. Reilly, *op. cit.*, page 7.

▲ Retour au texte

8. Ryusuke Ishiguro et Tadeusz Januszewski, *Japanese Special Attack Aircraft & Flying Bombs*, Looe : Stratus, 2009, p.8.

▲ Retour au texte

9. Inoguchi, *The Divine Wind, op.cit.*, p. 67.

▲ Retour au texte

10. Ishiguro et Januszewski, *Japanese Special Attack Aircraft,, op.cit.* p. 6-12.

▲ Retour au texte

11. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit*., p. 45.

▲ Retour au texte

12. *Ibid*. p. 42-43.

▲ Retour au texte

13. *Ibid*. p. 32.

▲ Retour au texte

14. Déposition du Lieutenant-colonel Tanaka Kôji après la défaite, dans Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.*, p. 45.

▲ Retour au texte

15. *Ibidem.*

▲ Retour au texte

16. Il est ici important de noter que même l'idée d'utiliser spécifiquement des Zéro comme bombe humaine n'était pas nouvelle. Déjà, le 19 juin 1944, le capitaine Okamura Motoharu avait proposé cette tactique au vice-amiral pendant son inspection du 341e kōkūtai à Tateyama, une base aérienne proche de Tokyo. Selon lui, si on généralisait la technique de *tai atari* qui était apparue spontanément chez les pilotes, il devrait être possible, avec seulement 300 avions, de renverser le cours de la guerre. Fukudome rapporte cette suggestion à sa hiérarchie et recommande l'étude de telles tactiques.

▲ Retour au texte

17. Edwin P. Hoyt, *The Kamikazes – Suicide Squadrons of World War II*, Burford Books, p. 10.

▲ Retour au texte

18. Yasuo Kuwahara, *J'étais un kamikaze*, *op.cit.*, p.19.

▲ Retour au texte

19. Hoyt, *The Kamikazes – Suicide Squadrons*, *op.cit.*, p.10-12 et Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.*, p.45-46, Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.* p. 35-37.

▲ Retour au texte

20. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.* p. 61 ; Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.* p. 122. Ishiguro et Januszewski attribuent les dégâts infligés au *Suwannee* à l'escadrille *Yamazakura*, à la même date (p.20). Les informations que reçoivent les bases sur le résultat des attaques sont très parcellaires, ce qui explique la possibilité d'erreurs entre les cibles. En effet, l'utilisation de la radio aurait dévoilé les attaques, et était proscrite pour les kamikazes. Le système de communication radio du Zéro était de toute façon très peu fiable, et les pilotes communiquaient souvent par gestes ou bien grâce à des manœuvres aériennes. Une attaque piquée, par exemple, était indiquée par un balancement de l'appareil de gauche à droite. Le rapport du pilote d'escorte de l'escadrille *Yamato*, s'il est exact, semble indiquer que c'est son escadrille qui a endommagé le *Suwannee*.

▲ Retour au texte

21. Ce sont en tout cas les informations dont disposent les Japonais et que cite Inoguchi. Il s'agit peut-être en fait du *Princeton*, un porte-avions qui a finalement dû être coulé tant il était endommagé, du destroyer *Leutze*, du navire d'approvisionnement l'*Ashtabula*, et du destroyer *Richard M. Dowell*. Ce sont les seuls à avoir été endommagés les 24 et 25 octobre dans des zones où la 2e flotte aérienne était susceptible d'agir.

▲ Retour au texte

22. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.* p. 68.

▲ Retour au texte

23. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.*, p.318-320. Les chiffres proviennent des rapports de la US Navy et sont parfois contradictoires ou incomplets. Le nombre de navires ayant reçu des impacts ne reflète pas le nombre d'avions japonais perdus lors des attaques suicide : un grand nombre d'entre eux sont abattus en vol et s'écrasent en mer, et un navire peut être frappé par plusieurs avions pendant une attaque kamikaze. Cette période voit aussi l'utilisation des premières torpilles humaines *kaiten* et des bateaux-suicide *shinyô*, qui seront décrits plus loin, et dont l'effet n'est pas comptabilisé ici.

▲ Retour au texte

24. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p.184-185.

▲ Retour au texte

25. Interrogatoire du capitaine Fuchida Mitsuo, dans Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.*, p. 45.

▲ Retour au texte

1. Sakai Saburô, *Reisen no unmei* (Le destin des Zéro), Kôdansha 1994.

▲ Retour au texte

2. Reilly, *Kamikaze Attacks, op.cit.*, p.49-53.

▲ Retour au texte

3. Interrogatoire de Terai Yoshimori dans *Ibidem*, p. 50-51.

▲ Retour au texte

4. Inoguchi, *The Divine Wind, op.cit.*, p.99.

▲ Retour au texte

5. Inoguchi, *op.cit.*, p. 90-91.

▲ Retour au texte

6. Reilly, *Kamikaze Attacks, op.cit.*, p. 57

▲ Retour au texte

7. Les *Liberty Ship*s étaient des cargos de ravitaillement, construits dès 1940 par les États-Unis pour soutenir la guerre en Europe. 2710 d'entre eux seront construit pendant la durée de la guerre. Dans le Pacifique, ils servaient au ravitaillement et au transport des troupes.

▲ Retour au texte

8. Inoguchi, *The Divine Wind, op.cit.*, p. 93.

▲ Retour au texte

9. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.*, p. 57.

▲ Retour au texte

10. *Ibidem* p. 54-61 ; Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p. 93.

▲ Retour au texte

11. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.*, p. 61

▲ Retour au texte

12. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p. 96.

▲ Retour au texte

13. René J. Francillon, *Japanese Aircraft of the Pacific War*. London : Putnam & Company Ltd., 1970 (2nd edition 1979) p. 476.

▲ Retour au texte

14. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p. 141.

▲ Retour au texte

15. Morimoto Tadao, *op.cit.*, p.133-134.

▲ Retour au texte

16. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p.140.

▲ Retour au texte

17. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit*., p. 30.

▲ Retour au texte

18. Pour reproduire les capacités de vol limitées de l'Ōka, ces planeurs emportaient un ballast de plus d'une tonne d'eau, simulant le poids de la bombe, qui pouvait être largué pour permettre à l'appareil de se poser.

▲ Retour au texte

19. Le terme japonais *Kaiten* (composé des caractères « retourner », « renverser » et « ciel ») est difficile à traduire. Emiko Ohnuki-Tierney, dans *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.* p.161 cite l'une des interprétations courantes, « retour vers le ciel », qui semble toutefois erronée. D'après le vice-amiral Ōmori Sentarō, superviseur du programme *Kaiten*, ce terme doit être compris comme « renverser le ciel », c'est-à-dire renverser le cours de la guerre, et est tiré du nom d'un navire de la fin de l'époque d'Edo, le *Kaiten-maru*. Bōei Kenshūjo senshishitsu cho, *Senshi Sōsho* vol. 45 *Daihonei kaigunbu – rengō kantai* tome 6, « Daisandan sakusen kōki », 1970, p. 334.

▲ Retour au texte

20. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit*., p. 91-92.

▲ Retour au texte

21. Morimoto Tadao, *op.cit.*, p. 124.

▲ Retour au texte

22. *Maru-re* et *Maru-ni* sont des surnoms, provenant de l'emblème qu'ils portaient : un cercle, en japonais *maru*, avec le caractère « *re* » ou « *ni* » au centre. « Ni » provient de *nikuhaku kōgeki tei*, le nom officiel de ces navires (leur nom complet est *yonshiki nikuhaku kōgeki tei*, bateaux d'attaque de proximité de type 4.) « Re » est la première syllabe du nom d'emprunt qui leur avait été donnés pour cacher leur véritable but, « *renrakutei*», bateau de liaison. *Cf.* Hosaka Masayasu, *« Tokkō » to nihonjin*, Tokyo : Kōdansha, 2005, p. 167-168.)

▲ Retour au texte

23. Samuel Eliot Morison, *History of United States Naval Operations in World War II : The Liberation of the Philippines*, Champaign, University of Illinois Press, 1959, p. 138-140.

▲ Retour au texte

24. Bōei Kenshūjo senshishitsu cho, *op.cit.*, p. 334-342.

▲ Retour au texte

25. Les *Maru-re* et *Shinyō* devaient aussi servir de dernière ligne de défense dans l'hypothèse d'un débarquement de l'armée américaine, ce qui explique pourquoi l'armée américaine en a trouvé un grand nombre dans des bases de la marine et de l'armée sur les îles principales du Japon.

▲ Retour au texte

26. Steven Zaloga, *Kamikaze : Japanese Special Attack Weapons 1944–45*, Oxford : Osprey Publishing, 2011, p. 43.

▲ Retour au texte

27. Reilly, *Kamikaze op.cit.*, p. 318.

▲ Retour au texte

28. *Ibid.*, p. 183.

▲ Retour au texte

29. *Ibid*., p. 318-320.

▲ Retour au texte

30. United States Strategic Bombing Survey Naval Analysis Division, *Japanese Air Power*, Washington D.C. : U.S. Government Printing Office, 1946, p. 64.

▲ Retour au texte

31. Sur la durée de la guerre, les Japonais ont en tout et pour tout coulé cinq porte-avions et cinq porte-avions d'escorte.

▲ Retour au texte

32. 1er avril 1945 – 21 juin 1945, nom de code « Operation Iceberg » pour les Alliés. La bataille d'Okinawa est aussi surnommée en anglais « *typhoon of steel* » et en japonais « *tetsu no ame* » (pluie de fer) à cause de son extrême intensité : il s'agit du plus grand assaut amphibie de la guerre du Pacifique. Ce fut également la bataille la plus meurtrière, avec plus de 110 000 morts du côté japonais et 65 000 soldats hors de combat du côté allié.

▲ Retour au texte

33. Le nom Kikusui (« chrysanthème flottant ») provient de l'emblème de Kusunoki Masashige, célèbre guerrier du XIVe siècle. Voir chapitre 4.

▲ Retour au texte

34. Inoguchi, *The Divine Wind*, *op.cit.*, p. 61-62.

▲ Retour au texte

35. Leonard Casper « The Liberation of the Philippines : Luzon, Mindanao, the Visayas, 1944-45 by Samuel Eliot », *The Journal of Asian Studies*, Vol. 19, No. 4 (Aug., 1960), pp. 478-479.

▲ Retour au texte

36. Morioka Kiyomi, « *Kenkyū shiryō to shite no senbotsu sha no kikanshuki* » (Mémoires des combattants tués au front. Documents pour la recherche), *Shukutoku daigaku kenkyū kiyō* (Cahiers de recherche de l'université Shukutoku) n°29, 1995, p. 311-327.

▲ Retour au texte

37. On trouve trois lettres d'adieu de sa main dans Naemura Shichirô, *Rikugun saigo no tokkō kichi : Bansei tokkōtai.in no isho to isatsu*, (La dernière base de kamikazes de l'armée de terre, Bansei. Dernières lettres et dernières photos), Osaka : Tōhō Shuppan, 1993 Une biographie lui est également consacrée : Mori Tsuneyuki, *Yuki wa jūnanasai tokkō de shinda : Koinu yo saraba, itoshiki inochi*, (Yukio, le kamikaze qui mourut à 17 ans. Adieu petit chien, Une vie tragique) Tokyo : Popurasha, 2004. Araki, élève brillant et apprécié de ses professeurs, avait été accepté comme volontaire dans un programme de cadets de la Marine à l'âge de 15 ans. Ses lettres le montrent dévoué à sa cause, mais avec un certain regard critique pour la hiérarchie militaire et sa violence.

▲ Retour au texte

38. Voici quelques exemples de ces estimations : 57 pour Warner et Warner, 34 pour Inoguchi Rikihei *et al*., 56 pour John Lambert, 49 dans le récit de Nagatsuka Ryūji, 49 pour Yasunobu Takeo, 47 pour Ozawa Ikurô.. Sources : Denis Warner et Peggy Warner, avec Seno Sadao, *The Sacred Warriors : Japan's Suicide Legions*, New York : Van Nostrand Einhold (1982 323-34) ; Inoguchi *The Divine Wind*, *op.cit* p. 211-34 ; John W. Lambert, *Bombs, Torpedoes and Kamikazes*, North Branch, MN : Specialty Press, 1997, p. 6 ; Nagatsuka Ryuji, *I Was a Kamikaze*, (traduction du français par Nina Rootes) New York : Macmillan Publishing, 1973, p. 205-12 ; Yasunobu Takeo, *Kamikaze tokkōtai*,. Tokyo : Akita Shoten, 1972, p. 171 ; Ozawa, Ikurō, *Tsurai shinjitsu : kyokō no tokkō shinwa*, (Sur les forces d'attaque spéciales, la dure vérité), Tokyo : Dōsei, 1983, p. 91. Pour d'autres estimations, voir Bill Gordon, *Kamikaze Images*, Master Dissertation, Wesleyan University, 2005, et le site web associé, www.kamikazeimages.net.)

▲ Retour au texte

39. Reilly, *Kamikaze Attacks op.cit.*, p. 324.

▲ Retour au texte

40. Ozawa, *Tokkōtai.ron – tsurai shinjitsu*, *op.cit.* Ces chiffres représentent la fourchette haute des estimations d'Ozawa. Les chiffres pour son estimation basse sont respectivement 21,7 % et 11,3 % pour les Philippines, et 18,7 % et 10,1 % pour Okinawa.

▲ Retour au texte

41. Ce chiffre est compatible avec les 407 identifiés par Reilly, puisque Reilly dénombre les navires touchés par les kamikazes et non les impacts individuels.

▲ Retour au texte

42. *US Strategic Bombing Survey*, *op.cit.*, p.74 Voir aussi US Navy Center for naval analyses, *Defense against Kamikaze Attacks in WWII,* 1970, p. 84-85

▲ Retour au texte

43. *US Strategic Bombing Survey*, Summary, 1946, p.10.

▲ Retour au texte

44. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit*., p.34-39.

▲ Retour au texte

45. *Ibid*., p. 38-39.

▲ Retour au texte

46. *Ibid*., p.34-39.

▲ Retour au texte

47. *Ibid*., p. 318-324.

▲ Retour au texte

48. *Ibid*., p. 95-96, 100.

▲ Retour au texte

49. John Toland, *The Rising Sun : The Decline and Fall of the Japanese Empire 1936–1945*, New York : Random House, 1970, p. 711.

▲ Retour au texte

50. Là aussi, il existe des chiffres contradictoires, mais il est admis que plus de 3000 marins sont morts lors du naufrage du *Yamato*. Pour un récit complet de la dernière mission du *Yamato*, voir par exemple : Russel Spurr, *A Glorious Way to Die*, New York, Newmarket Press, 1981.

▲ Retour au texte

51. Herbert P. Bix, *Hirohito and the Making of Modern Japan*, New York, HarperCollins, 2000.

▲ Retour au texte

1. Pierre-François Souyri, *Nouvelle Histoire du Japon*, Paris, Perrin, 2010.

▲ Retour au texte

2. Katsumata Shizuo, *Ikki. Ligues, conjurations et révoltes dans le Japon d'autrefois*, Paris, CNRS éditions, 2011.

▲ Retour au texte

3. Par exemple, François Lachaud, *Le vieil homme qui vendait du thé, Excentricité et retrait du monde dans le Japon du XVIIIe siècle*, Paris, les Éditions du Cerf, 2010.

▲ Retour au texte

4. Eugen Weber, *Peasants into Frenchmen : The Modernization of Rural France 1870-1914*, Stanford, Stanford University Press, 1976.

▲ Retour au texte

5. George L. Mosse, *The Nationalization of the Masses*, Ithaca, Cornell University Press, 1975.

▲ Retour au texte

6. Cité par Kaigo Tokiomi, *Rekishi kyôiku no rekishi* (Histoire de l'enseignement de l'histoire), Tokyo daigaku shuppankai, 1969.

▲ Retour au texte

7. Ce manuel qui était le seul en usage dans les écoles du pays, était destiné aux élèves des classes de 5e et de 6e primaire, donc aux élèves âgés de 11 et 12 ans. Tous ceux qui avaient 23 ans ou moins en 1945 ont étudié ce texte en classe. On notera cependant que les versions précédentes révisées depuis 1911 ne sont pas si différentes de celle de 1934-35, cette dernière innovant sur deux points, une écriture en japonais courant qui en rend la lecture nettement plus facile pour de jeunes élèves et l'introduction dans les derniers chapitres d'un ton plus martial incluant l'épisode de l'incident de Mandchourie de 1931-32. Cf. P-F. Souyri, « Aux racines du consensus : l'écriture de l'histoire au Japon » dans Alain Touraine et *alii*, *Japon, le consensus : mythe et réalités*, Paris, Economica, 1984.

▲ Retour au texte

8. *Jinjō shōgakkokushi* (Histoire nationale de l'école élémentaire), 1934-1935, édition facsimilé Roman bunko, 1974, p. 91 de l'édition originale.

▲ Retour au texte

9. *Ibidem*, p. 151.

▲ Retour au texte

10. *Ibidem* p. 183.

▲ Retour au texte

11. Maruyama Masao, « Théorie et psychologie de l'ultra-nationalisme », *Le Débat*, n°21, 4, 1982 (1946).

▲ Retour au texte

12. Ivan Morris, T*he Nobility of Failure : Tragic Heroes in the History of Japan*, Holt, Rinehart and Winston, 1975, traduction française, *La Noblesse de l'échec, Héros tragiques de l'histoire du Japon*, Gallimard, 1980.

▲ Retour au texte

13. Pour une remise en contexte du personnage historique, Pierre-François Souyri, *Histoire du Japon médiéval, le monde à l'envers*, Perrin 2013, p. 220-238.

▲ Retour au texte

14. *Jinjō shōgakkokushi*, *op.cit.*, p. 137.

▲ Retour au texte

15. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms*, *op.cit.*, p. 168.

▲ Retour au texte

16. Yoshida Yutaka, *Ajia Taiheiyō sensō* (La guerre d'Asie-Pacifique), Iwanami shinsho, 2007, p. 98.

▲ Retour au texte

17. John W. Dower, *Embracing Defeat, Japan in the Wake of World War II*, W.W. Norton & Company, The New Press, 1999, p.59.

▲ Retour au texte

18. Akira Mizubayashi, *Petit éloge de l'errance*, Gallimard, collection Folio, 2014.

▲ Retour au texte

19. Robin L. Reilly, *Kamikaze Attacks*, *op.cit.* p. 49.

▲ Retour au texte

20. Yasuo Kuwahara, *J'étais un kamikaze*, Bruxelles-Paris, éditions Jourdan, 2012, p.38.

▲ Retour au texte

21. Poème court en langue japonaise composé de 31 syllabes rythmées en 5-7-5-7-7, à distinguer des *haiku* en 17 syllabes, 5-7-5. Les origines de la poésie *waka* sont très anciennes et remontent au moins au VIIIe siècle alors que le *haiku* est une forme moderne de poésie.

▲ Retour au texte

22. Le *Shikishima* est aujourd'hui le nom d'un aviso porte-hélicoptère, le plus grand navire de la flotte des gardes côtes japonais. Comme on peut le voir, les références à la poésie classique subsistent parmi les « forces d'auto-défense japonaises », nom officiel de l'armée japonaise depuis 1954.

▲ Retour au texte

23. *Hitachi no kuni fudoki*, compilé en 713. Il s'agit de l'un des plus vieux textes japonais qui soit parvenu jusqu'à nous.

▲ Retour au texte

24. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.*

▲ Retour au texte

25. *Ibidem*, p. 107.

▲ Retour au texte

26. Inazô Nitobe, *Bushidô, L'âme du Japon*, Noisy-sur-École, Budo éditions, 2000, p. 146-147.

▲ Retour au texte

27. D'ailleurs, les Coréens n'auront de cesse, après la libération, de couper les cerisiers plantés par les Japonais dans la cour du palais Kyongbok à Séoul et de revendiquer la supériorité de la rose coréenne sur le cerisier japonais ! « Au moins la rose fleurit de manière continue comme les Coréens, à la différence des fleurs de cerisier qui, comme les Japonais, sont fortes mais d'une force qui ne dure jamais ». *Cf.* E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.* p. 123.
E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.*

▲ Retour au texte

28. Sur Yasuda Yojūrō, voir en français Ninomiya Masayuki, « L'après-guerre d'un « ultranationaliste » Yasuda Yojūrō », *dans Japon Pluriel 6, Actes du sixième colloque de la Société française des études japonaises* Éditions Philippe Picquier, Arles, 2006, p. 463-484.

▲ Retour au texte

1. S'il y eut des kamikazes plus jeunes, c'est parce que l'armée avait mis en place des programmes de formation qui permettaient à de très jeunes garçons, dès l'âge de 15 ans, de se porter volontaires dans certaines branches auxiliaires, mais aussi, pour les meilleurs, d'accéder au statut d'élèves-pilotes. Les cadres avaient en effet remarqué que les pilotes formés très jeunes étaient souvent les meilleurs.

▲ Retour au texte

2. Il n'existe pas de chiffre très précis. Les documents relatifs à la mobilisation furent détruits par l'état-major japonais lors de la défaite.

▲ Retour au texte

3. Ben-Ami Shillony, « Universities and Students in Wartime Japan », *in The Journal of Asian Studies*, vol. 45, n°4, août 1986, p. 779.

▲ Retour au texte

4. *Ibid*, p. 779.

▲ Retour au texte

5. Morioka Kiyomi, *art. cit.*, p. 311-327.

▲ Retour au texte

6. Cf. Awaya Kentarô, « Yokaren » (cadets), dans Shimonaka Hiroshi, (dir.) *Nishonshi daijiten*, vol. 6, Tokyo : Heibonsha, 1994, p. 994.

▲ Retour au texte

7. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit*, p. 166.

▲ Retour au texte

8. On demandait parfois aux soldats de fermer les yeux, pour éviter la pression de groupe. Mais le froissement des uniformes suffisait pour comprendre que son voisin s'était porté volontaire, et il devenait difficile de ne pas le faire soi-même. Cf. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms op.cit.*, p. 169.

▲ Retour au texte

9. Yokota a survécu à la guerre, alors qu'il est plusieurs fois sorti aux commandes de son *Kaiten* en mission spéciale. Le périscope rudimentaire du *Kaiten* faisait qu'il était très difficile de s'orienter et de suivre un navire, et Yokota, comme d'autres pilotes dans son cas, n'a jamais réussi à s'approcher suffisamment d'une cible pour la toucher. Il a rapporté ses souvenirs dans Yokota Yutaka, *Aa kaiten tokubetsu kōgekitai : kaerazaru seishun no kiroku (Ah, les formations d'attaque spéciales kaiten. Chroniques d'une jeunesse qui n'a pas pu rentrer)* Tokyo : Kōjinsha, 1968.

▲ Retour au texte

10. Haruko Taya Cook et Theodore F.Cook, *Japan at War, an Oral History*, New York : The New Press, 1992, p. 307.

▲ Retour au texte

11. Yasuo Kuwahara, *J'étais un kamikaze*, *op.cit*, p. 5-6.

▲ Retour au texte

12. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.*, p. 169.

▲ Retour au texte

13. *Ibid.*, p. 170.

▲ Retour au texte

14. Certains écrits de kamikazes sont toujours exposés au Yūshūkan, le musée attenant au sanctuaire Yasukuni.

▲ Retour au texte

15. Cité par E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry blossoms, op.cit*, p. 190.

▲ Retour au texte

16. Par exemple, « croyant à la victoire assurée du Japon dans la guerre du Pacifique », dans la lettre d'adieu de Ôtsuka Akio citée plus loin, dans Nihon senbotsu gakusei shuki kinen kai (dir.), *Kike wadatsumi no koe – senbotsu gakusei no shuki* (*Écoutez ces voix venues de la mer – écrits des étudiants morts à la guerre)* (nouvelle édition), Tokyo : Iwanami, 1995, p. 366.

▲ Retour au texte

17. Pendant la guerre, il était courant pour les familles des soldats morts de se rendre au Yasukuni pour rendre visite au défunt. L'expression « nous nous retrouverons au Yasukuni » était très souvent utilisée par les soldats. L'empereur Hirohito lui-même s'y est souvent rendu pendant la guerre.

▲ Retour au texte

18. Il s'agit du *Yokosuka D4Y*, surnommé *Suisei* (comète) ou *Judy* pour les Alliés.

▲ Retour au texte

19. Inoguchi, *Divine Wind*, p. 200-201 (traduit de l'anglais).

▲ Retour au texte

20. *Shiroki no hako* – boîte dans laquelle on plaçait les ossements d'un soldat tombé au combat pour les renvoyer à la famille, après son incinération.

▲ Retour au texte

21. Les kamikazes (et les soldats, plus généralement) envoyaient souvent une mèche de cheveux ou des ongles pour que leur famille ait une trace de leur corps pour les cérémonies funéraires.

▲ Retour au texte

22. Le *butsudan* est un autel bouddhique installé dans les maisons, où sont vénérées les âmes des morts de la famille. On y pose les photos des défunts, et il est de coutume d'y brûler des bâtonnets d'encens.

▲ Retour au texte

23. Soit à peu près 52 kg.

▲ Retour au texte

24. Cette formule est souvent utilisée à la fin de lettres formelles.

▲ Retour au texte

25. Ōtsuka Akio, dans *Écoutez ces voix venues de la mer, op.cit.*, p. 362-366.

▲ Retour au texte

26. Il n'est pas inintéressant de signaler que Hani Gorō est un historien qui contribua aux thèses de l'école marxiste kôza au début des années trente. Il ne renonça jamais à ses convictions profondes et dut se limiter pendant l'époque militariste à des travaux sur des sujets moins compromettants, comme des biographies de Michel Ange ou de Benedetto Croce. Après guerre, il deviendra l'une des figures intellectuelles proches du Parti communiste.

▲ Retour au texte

27. Il y a un deuxième message secret dans le livre qu'il laisse à sa famille : une lettre à la jeune fille qu'il aime, composée en entourant certains des caractères de ce livre

▲ Retour au texte

28. Uehara Ryōji, dans *Ecoutez ces voix venues de la mer, op.cit.* p. 18.

▲ Retour au texte

29. E. Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.*, p. 227.

▲ Retour au texte

30. Wada Minoru dans *Ecoutez ces voix venues de la mer, op.cit.*, p. 380.

▲ Retour au texte

31. *Ibid*. p. 382-383.

▲ Retour au texte

32. *Ibid*. p 381-382.

▲ Retour au texte

33. Hayashi, étudiant de l'université Keiō, meurt le 9 août 1945 à l'âge de 25 ans aux commandes de son avion pendant une mission-suicide.

▲ Retour au texte

34. Hayashi Toshimasa dans *Ecoutez ces voix venues de la mer, op.cit*, p. 391-392.

▲ Retour au texte

35. Sasaki Hachirō mourra à 22 ans à Okinawa en tant que pilote des forces d'attaque spéciales de la Marine impériale.

▲ Retour au texte

36. E.Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry Blossoms, op.cit.*, p. 202.

▲ Retour au texte

37. Le *Byakkotai* (« Corps de troupe du Tigre blanc ») était un groupe constitué de trois cents jeunes samouraïs ayant combattu durant la guerre de Boshin (1868-69) pour le fief d'Aizu, partisan du maintien du régime shôgunal. On se souvient du suicide héroïque mais inutile de vingt d'entre eux. Devant la fumée qui s'élevait de la ville, les jeunes hommes, croyant que leur seigneur avait été vaincu, préférèrent la mort au déshonneur. Il s'avéra que c'était une erreur : la forteresse d'Aizu Wakamachi était toujours intacte.

▲ Retour au texte

38. Sasaki Hachirō, dans *Écoutez ces voix venues de la mer, op.cit.*, p. 199.

▲ Retour au texte

39. Né en 1922, il avait en fait 23 ans, mais il compte à l'ancienne manière qui veut que tout bébé ait un an à sa naissance et prenne un an de plus au changement d'année. Ainsi un bébé né le 31 décembre a 2 ans le 1er janvier…

▲ Retour au texte

40. Ichishima Yasuo, dans *Écoutez ces voix venues de la mer, op.cit.*, p. 356-357.

▲ Retour au texte

41. Sugimura Yutaka, dans *Écoutez ces voix venues de la mer, op.cit*., p.352. Sugimura est parfaitement conscient lorsqu'il écrit ce texte que la guerre est bientôt finie et que le Japon va la perdre. Il n'a pas été la dernière personne à mourir pendant la guerre : c'est mi-juillet 1945 qu'il s'écrase, victime d'un accident sur la base de Chitose à Hokkaidō à l'âge de 22 ans, un mois avant la fin.

▲ Retour au texte

42. D'après Philippe Pons, *Le Monde*, 14 février 2007.

▲ Retour au texte

1. Morioka Kiyomi, *Kesshi no sedai to isho – Taiheiyō sensō makki no wakimono no sei to shi*, (*La génération de ceux qui résolurent de mourir et leurs écrits. Vie et mort des jeunes gens à la fin de la guerre du Pacifique*), édition révisée et augmentée, Yoshikawa Kōbunkan, 1993.

▲ Retour au texte

2. Emiko Ohnuki-Tierney, *Kamikaze, Cherry blossoms, op.cit.*

▲ Retour au texte

3. Nakamura Hideyuki, « Tokkōtai hyōshō ron » (Sur les représentations des kamikazes), dans Iwanami kōza Ajia Taiheiyō sensō, tome 5, *Senjo no shosō* (*Le champ de bataille dans tous ses états*), Iwanami shoten, 2006.

▲ Retour au texte

4. *Nihon News*, n°232.

▲ Retour au texte

5. Takahashi Tetsuya, *Morts pour l'empereur, la question du Yasukuni*, *op.cit*. p.3 ; p. 43-45.

▲ Retour au texte

6. Oda Makoto, « Tokkōki no yukue » (En route avec un kamikaze), *Sankei*, 1-4 mars 1965, repris dans *Essais critiques*, *œuvres choisies*, tome 1, Années 1960, Chikuma shobō, 2000.

▲ Retour au texte

7. *Dōki no sakura* (*Les cerisiers qui fleurissent ensemble*) est une chanson martiale de l'époque très en vogue à la fin de la guerre.

▲ Retour au texte

1. D'après l'article de Yoshida Yutaka, « Tokkôtai » dans l'encyclopédie Heibonsha, *Sekai daihyakkajiten*, 1988.

▲ Retour au texte

2. Herbert Bix citant le chancelier impérial Kido, *Hirohito and the Making of Modern Japan, op.cit.*, p. 439.

▲ Retour au texte

3. John W. Dower, *Embracing Defeat*, *op.cit*, p. 59.

▲ Retour au texte

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library